

**TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI**  
**Ekonomická fakulta**



**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**2013**

**Bc. Martin Oumrt**

# **TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI**

## **Ekonomická fakulta**

Studijní program: **N 6208 – Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Podniková ekonomika**

### **Návrh na snížení nákladů Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s., se zaměřením na zájezdovou dopravu**

**Proposal to reduce the costs of public transport  
company Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce  
nad Nisou, a.s with a focus on tour transport.**

DP – EF – KPE – 2013 – 53

Bc. Martin Oumrt

Vedoucí práce: Ing. Jaroslava Syrovátková, Ph.D., katedra podnikové ekonomiky  
Konzultant: Martin Liška, Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.

Počet stran: 90

Počet příloh: 7

Datum odevzdání: 10. května 2013

## **Prohlášení**

Byl jsem seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucí diplomové práce a konzultantem.

V Liberci dne 10. května 2013

Bc. Martin Oumrt

## **Poděkování**

Chtěl bych na tomto místě poděkovat paní Ing. Jaroslavě Syrovátkové Ph.D., vedoucí mé diplomové práce za trpělivost, čas a ochotu, kterou věnoval mé práci a mě osobně. Taktéž děkuji ostatním přednášejícím za vědomosti a informace, které nám předali.

V další řadě bych chtěl poděkovat panu Martinu Liškovi za předané postřehy a vědomosti z praxe, které mi pomohly při psaní diplomové práce.

Závěrem bych chtěl poděkovat mé ženě za trpělivost, se kterou snášela čas obětovaný studiu na úkor času věnovanému rodině a dětem.

## **Anotace**

Diplomová práce na téma „Návrh na snížení nákladů Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s., se zaměřením na zájezdovou dopravu“ se zabývá problematikou zájezdové dopravy v podmínkách české a evropské legislativy, způsoby nabytí dopravní techniky, kalkulacemi cen a konkurenceschopností dopravce v Libereckém regionu a následně v celé České republice. Práce je rozdělena do dvou částí.

V první části autor představí Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. a nezbytnou legislativu v oblasti dopravy a v druhé části bude proveden rozbor jednotlivých kroků dopravce, od způsobu nákupu dopravní techniky až po rozbor vybraných nákladů. Závěrem budou dopravci doporučeny kroky vedoucí ke snížení nákladů a zvýšení ziskovosti.

Diplomová práce je doplněna tabulkami a obrázky.

## **Klíčová slova**

Zájezdová doprava, podnik, legislativa v dopravě, kalkulace cen, konkurence schopnost dopravce.

## **Annotation**

This thesis “The proposal for reducing expenses of Transport Company of Cities Liberec and Jablonec nad Nisou (hereinafter referred to as DPMLJ, a.s.) focusing on tour transportation” deals with problems of tour transportation in the Czech and European legislative system, ways of gaining vehicles, price calculations and carrier’s competitiveness in Liberec region and subsequently all around the Czech Republic.

The work is divided into two parts: in the first one, DPMLJ, a.s. and necessary legislation in the field of transportation will be introduced and in the other one, the analysis of individual carrier’s steps beginning with the purchase of vehicles and finishing with the analysis of selected expenses will be executed. As a result, In conclusion, measures leading to both a decrease in costs and an increase in profitability will be recommended to the carrier.

Graduate thesis is completed with tables and pictures.

## **Key Words**

Tour transportation, company, legislation in transportation, price calculations, carrier’s competitiveness.

# Obsah

<b>Seznam zkratek a symbolů .....</b>	<b>12</b>
<b>Seznam tabulek .....</b>	<b>14</b>
<b>Seznam obrázků.....</b>	<b>16</b>
<b>Seznam vzorců .....</b>	<b>17</b>
<b>Úvod .....</b>	<b>18</b>
<b>1 Představení společnosti DPMLJ, a.s.....</b>	<b>19</b>
1.1 Základní údaje o společnosti k 1. 1. 2011.....	19
1.2 Statutární orgány DPMLJ, a.s. ....	21
1.3 Principy financování dopravní obsluhy .....	23
<b>2 Legislativa v oblasti dopravy .....</b>	<b>25</b>
2.1 Evropské dohody .....	25
2.2 Nařízení a směrnice Evropské unie.....	26
2.3 Legislativní normy České republiky .....	26
<b>3 Základní podmínky pro provozování silniční dopravy pro cizí potřeby v ČR....</b>	<b>29</b>
3.1 Finanční způsobilost .....	29
3.2 Výpis ze Živnostenského rejstříku.....	30
3.3 Dobrá pověst .....	30
3.4 Bezúhonnost.....	31
3.5 Odborná způsobilost .....	31
3.6 Označení vozidel.....	32
3.7 Povinnosti provozovatele silniční dopravy .....	33
3.8 Eurolicence .....	34
3.9 Náležitosti nutné k řízení autobusu.....	34
3.10 Doklady nutné při přepravě osob a nákladu .....	35

<b>4</b>	<b>Rozložení pracovní doby řidičů.....</b>	<b>36</b>
4.1	Pracovní doba řidiče u spoje kratšího 50 km.....	36
4.2	Pracovní doba řidiče u spoje přesahujícího 50 km .....	37
<b>5</b>	<b>SWOT analýza DPMLJ, a.s. podnikatelský plán .....</b>	<b>39</b>
5.1	SWOT analýza DPMLJ, a.s.....	39
5.2	Podnikatelský plán .....	41
5.3	Náklady finančního rozpočtu .....	41
5.4	Výnosy finančního rozpočtu .....	43
5.5	Rizika .....	45
5.6	Zhodnocení Podnikatelského plánu .....	45
<b>6</b>	<b>Historie vzniku zájezdové dopravy v DPMLJ, a. s.....</b>	<b>46</b>
<b>7</b>	<b>Formy pořízení majetku .....</b>	<b>51</b>
7.1	Oslovení leasingových společností.....	52
7.2	Vyhodnocení leasingových nabídek .....	53
<b>8</b>	<b>Skutečná skladba vybraných nákladů.....</b>	<b>56</b>
8.1	Varianta I. – Nákup techniky na finanční leasing.....	62
8.2	Varianta II. - Nákup techniky z vlastních prostředků .....	64
8.3	Porovnání nákladů na 1 km .....	67
8.4	Srovnání prodejnosti autobusů v návaznosti na jejich stáří.....	73
<b>9</b>	<b>Porovnání nákladů s vybranými dopravci v rámci zájezdové dopravy .....</b>	<b>76</b>
9.1	Stručná charakteristika dopravce A .....	76
9.2	Stručná charakteristika dopravce B .....	76
9.3	Výběr zájezdů, u kterých budou porovnány náklady.....	77
<b>10</b>	<b>Návrh a doporučení na snížení nákladů v zájezdové dopravě .....</b>	<b>82</b>
	<b>Seznam literatury .....</b>	<b>83</b>
	Citace .....	83



Bibliografie.....	84
<b>Seznam příloh .....</b>	<b>90</b>

## Seznam zkratek a symbolů

A	Austria	Republika Rakousko
AETR	Accord européen sûr les transports routiers	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
BOVA	Název výrobce autobusů, není zkratka	
BUS	Autobus	
D	řidičské oprávnění k řízení autobusu	
DE	řidičské oprávnění k řízení autobusu s vlekem	
CNG	Compressed Natural Gas	stlačený zemní plyn
ČSOB	Československá obchodní banka	
DPML, a. s.	Dopravní podnik města Liberce, a. s.	
DPMLJ, a.s.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.	
DZVA	Denní záznam o provozu autobusu	
EEG	Electroencephalogram	Elektroencefalogram
EHS	The European Economic Community	Evropské hospodářské společenství
ES	European Society	Evropské společenství
EU	The European Union	Evropská unie
Ev. č.	Evidenční číslo	
FHD	F: engine DAF, HD: high deck	X: motor DAF, HD: vysoká podlaha
JIT	Just in Time	Právě včas
MAN	Maschinenfabrik Augsburg - Nürnberg	Fabrika strojů Augsburg-Nürnberg
MBA	Master of Business Administration	vysokoškolský postgraduální studijní program

MHD	Městská hromadná doprava	
MZV	Ministerstvo zahraničních věcí	
PHM	Pohonné hmoty	
PLR	Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej	Polská lidová republika
PR	Public relations	Vztahy s veřejností
PRIBOR	Prague InterBank Offered Rate	Sazba, za kterou si banky vzájemně půjčují na mezibankovním trhu
SOR	Název výrobce autobusů, není zkratka	
SRN	Die Bundesrepublik Deutschland	Spolková republika Německo
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats	Silné, slabé, příležitosti, hrozby
THP	Technicko-hospodářský pracovník	
TIR	Transports Internationaux Routiers	Mezinárodní silniční doprava
TRAM	Tramvaj	
TUL	Technická univerzita v Liberci	
TÜV	Technischer Überwachungs-Verein	Technické kontrolní sdružení
VDL	Van der Lehte	Jméno majitele společnosti
XHD	X: engine MAN, HD: high deck	X: motor MAN, HD: vysoká podlaha

## Seznam tabulek

Tab. 1: Výtah doby řízení a odpočinku dle nařízení EHS 561/2006 .....	38
Tab. 2: SWOT analýza DPMLJ, a.s. k 31. 10. 2010 .....	40
Tab. 3: Finanční rozpočet dle typu autobusu, za měsíc, za rok .....	42
Tab. 4: Výnos z provozování autobusů typu Karosa .....	44
Tab. 5: Výnos z provozování autobusů typu BOVA .....	44
Tab. 6: Odpisy autobusů pořízených z vlastních zdrojů .....	52
Tab. 7: Autobus VDL Magiq XHD 14-430 .....	54
Tab. 8: Autobus VDL BOVA Futura FHD 14-430 .....	54
Tab. 9: Ceny PHM v roce 2011 .....	56
Tab. 10: Mýtné sazby pro dálnice (od 1. 1. 2011 do 31. 8. 2011) .....	57
Tab. 11: Mýtné sazby pro rychlostní komunikace (od 1. 1. 2011 do 31. 8. 2011) .....	57
Tab. 12: Mýtné sazby pro dálnice v pátek (od 1. 1. 2011 do 31. 8. 2011) .....	57
Tab. 13: Mýtné sazby pro rychlostní komunikace v pátek (od 1. 1. do 31. 8. 2011) .....	57
Tab. 14: Mýtné sazby pro autobusy na dálnicích a rychlostních komunikacích od 1. 9. 2011 .....	57
Tab. 16: Silniční daně flotily DPMLJ k 1. 1. 2011 .....	58
Tab. 17: MAN LION TOP Coach, ev. č. 485 .....	59
Tab. 18: VDL BOVA Magiq XHD 14-430, ev. č. 486 .....	60
Tab. 19: VDL BOVA Futura FHD 14-430, ev. č. 487 .....	60
Tab. 20: VDL BOVA Futura FHD 12-380, ev. č. 489 .....	61
Tab. 21: VDL BOVA Futura XHD 12-400, ev. č. 490 .....	61
Tab. 22: Nákladová Tab. - finanční leasing – BUS v délce 12 metrů .....	63
Tab. 23: Nákladová Tab. - finanční leasing – BUS v délce 14 metrů .....	64
Tab. 24: Nákladová Tab. – vlastní prostředky - BUS v délce 12 metrů .....	65
Tab. 25: Nákladová Tab. – vlastní prostředky - BUS v délce 14 metrů .....	67
Tab. 26: Přehled nákladových km pro jednotlivé autobusy .....	68
Tab. 27: Finanční efekt u 12 metrového autobusu .....	71
Tab. 28: Finanční efekt u 14 metrového autobusu. ....	72
Tab. 29: Matice uplatnění autobusů dle jejich stáří .....	75
Tab. 30: Porovnání nákladů jednotlivých dopravců do Caorle .....	77

Tab. 31: Porovnání nákladů jednotlivých dopravců do Makarské .....	78
Tab. 32: Porovnání nákladů jednotlivých dopravců do Oropesy del Mar.....	79

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Sídlo Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.....	19
Obrázek 2: Schéma provozně ekonomického modelu dopravního podniku .....	23
Obrázek 3: Rekonstrukce tramvajové trati v Liberci úsek Klicperova - U Lomu.....	24
Obrázek 4: Logo DPMLJ, a.s. ....	33
Obrázek 5: SOR C 9,5 .....	47
Obrázek 6: Karosa 735, ev.č. 499.....	48
Obrázek 7: BOVA Futura, ev.č. 489 .....	48
Obrázek 8: Mercedes Sprinter 416, ev. č 488 .....	49
Obrázek 9: VDL BOVA Futura FHD14-430, ev. č . 487.....	49
Obrázek 10: MAN LION TOP Coach r. v. 2001, ev. č. 485 .....	50
Obrázek 11: VDL BOVA Magiq XHD 14-430, ev. č. 486.....	50
Obrázek 12: Vývoj nákladových km pro jednotlivé autobusy .....	69
Obrázek 13: Vývoj nákladových km u autobusu o délce 12 metrů.....	72
Obrázek 14: Vývoj nákladových km u autobusu o délce 14 metrů.....	73
Obrázek 15: Letovisko Caorle – Itálie.....	78
Obrázek 16: Makarská riviéra – Chorvatsko.....	79
Obrázek 17: Letovisko Oropesa del mar – Španělsko.....	80

## Seznam vzorců

Vzorec 1: Anuitní splátky pro autobus v délce 12 metrů .....	64
Vzorec 2: Anuitní splátky pro autobus v délce 14 metrů .....	66

# Úvod

Téma diplomové práce zvolil autor vzhledem ke svému pracovnímu zařazení a osobním zkušenostem s autobusovou dopravou. Řídil během posledních osmi let jednotlivé typy autobusových činností od městské hromadné dopravy přes vnitrostátní dálkovou až po zájezdovou dopravu. Zevrubně se věnoval ekonomickým a controllingovým hodnocením jednotlivých nákladových složek.

Časově je tato práce umístěna do let 2009 až 2011. V této době se formovala zájezdová doprava, docházelo k obměně vozového parku a pronikání na dopravní trh. Ekonomické výpočty a simulace jednotlivých případů budou prováděny na datech z roku 2011. V tomto roce divize zájezdové dopravy dosáhla největšího vytížení a kontinuálních dat k posouzení. Autor v době vzniku této diplomové práce neměl k dispozici ucelená data za rok 2012. Celá budou zveřejněna až po schválení výsledku hospodaření Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. (dále jen DPMLJ, a. s.) za rok 2012, a to v květnu 2013.

Samotná legislativně-právní problematika autobusové dopravy je velmi náročná a rozsáhlá. Velmi často se mění a upravuje. Autor přiblíží v základních rysech jednotlivé typy přeprav a s nimi související legislativu. Podrobněji se bude věnovat zájezdové dopravě.

Cílem diplomové práce je porovnat skutečné náklady, které se výlučně vztahují jen k provozované technice, a to ve vazbě na stáří autobusů a způsobu jejich financování. Výsledky budou porovnány s teoretickými alternativami a v závěru práce autor doporučí dopravci, jak lépe dislokovat investiční a finanční zdroje v návaznosti na synergické efekty. Mezi ně lze zařadit snížení silniční daně, snížení poplatků za mýto, snížení spotřeby pohonných hmot, snížení nákladů na opravy a údržby, ale zvýšení nákladů na financování dopravní techniky a zvýšení vybraného pojistného.

Veškerá srovnání budou svázána s kilometrovým proběhem autobusů. Na základě zmiňovaných skutečností bude možno stanovit, pro jaké kilometrové proběhy se hodí dopravní technika, zda nová nebo starší.



# 1 Představení společnosti DPMLJ, a.s.

V následující kapitole autor představí společnost od jejího vzniku, včetně složení statutárních orgánů a členů managementu.

## 1.1 Základní údaje o společnosti k 1. 1. 2011

Obchodní jméno:	Dopravní podnik města Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.
Založen:	1. 4. 1993 se základním kapitálem 156 540 000 Kč, jediným akcionářem. Dne 29. 1. 2010 vstoupil do společnosti druhý akcionář - Město Jablonec nad Nisou, formou vložení pozemků
Současný kapitál:	785 700 000 Kč
Sídlo společnosti:	Mrštíkova ulice 3, 461 71 Liberec III
IČO:	47311975
DIČ:	CZ47311975
Právní forma:	akciová společnost



*Obrázek 1: Sídlo Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.*

Zdroj: In: DPMLJ, a.s. [online]. Liberec: DPMLJ, a.s., 2013 [vid. 2013-02-02].

Dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/kontakty/>

Společnost zaměstnává celkem 516 zaměstnanců, a to: 77 THP a 439 dělníků, z nich je 230 řidičů tramvají a autobusů a 219 dělníků v kategorii ostatní (dělníci ve vozovně, mechanici v garážích nebo dělníci na vrchní stavbě a vedení apod.).

Celkem DPMLJ, a.s. k zabezpečení funkce dopravy využívá 188 vozidel, z toho 67 tramvají a 121 autobusů nejrůznějších typů a druhů<sup>1</sup>. Mezi 121 autobusy je 67 nízkopodlažních a 8 zájezdových, zbývajících 46 vozidel je ve standardním nebo částečném nízkopodlažním provedení. Standardní provedení mají autobusy Karosa 732 s tzv. vysokou podlahou (22 ks) speciálními autobusy jsou vozy SOR BN 12, které mají jak nízkou, tak vysokou podlahu. Vnitřní členění je z 1/3 nízkopodlažní a ze 2/3 standardní. Těchto vozidel vlastní DPMLJ, a.s. 24. Nyní autor blíže objasní funkci dopravy. *„Doprava plní několik funkcí. Kromě své dominantní funkce, která spočívá v přemísťování zboží a osob, má doprava jako součást infrastruktury další funkce. K nim patří např. funkce: - stimulační (investice do dopravní infrastruktury iniciuje oživení ekonomiky), - sociálně stabilizační (před racionalizací dopravní soustavy je dáвана přednost zachování sociálního smíru, neboť doprava má značnou sociálně politickou dimenzi, poruchy v dopravním systému významně porušují stabilitu i vývoj celé ekonomiky a společnosti), - substituční (doprava je využívána k substituci činností, např. v nákladní dopravě práce v režimu JIT substituuje skladování, v osobní dopravě lze regulovat soustředování obyvatel do měst apod.). Lze uvést další významné substituční funkce. Doprava se využívá k ovlivňování struktury spotřeby i její velikosti, např. v souvislosti s nabídkou dalších služeb – zájezdy, rekreace.“*<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> EISLER, J. Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1. s. 50.

<sup>2</sup> EISLER, J. Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1. s. 27.

## 1.2 Statutární orgány DPMLJ, a.s.

### Představenstvo:

předseda: Ing. Jiří Kittner  
místopředseda: MUDr. Jiří Richter  
členové: Ing. Josef Ebert, Ing. Petr Olyšar, Ing. Otakar Kypta, Bc. Jana Hamplová,  
Hana Konšelová, Monika Martišová, Bohumil Kašpar

### Dozorčí rada:

předseda: PhDr. David Václavík, Ph.D.  
členové: Ing. František Pešek, Martina Michalová, Václav Brandýský,  
Miroslav Pelta, Miloslav Kinazs

### Vrcholný management společnosti:

generální ředitel společnosti: Ing. Jiří Veselka, MBA  
ekonomický ředitel: Ing. Milan Červenka  
dopravní ředitel: Luboš Wejnar  
provozně-technický ředitel: Ludvík Lavička  
obchodní ředitel: Bc. Martin Oumrt  
vedoucí útvaru právního a kontrolního: Dagmar Ebertová  
vedoucí útvaru zaměstnaneckého: Jana Jaklová

Příloha G: Organizační struktura DPMLJ, a.s. k 31. 12. 2011

Dopravní podnik města Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. provozuje Autobusovou přepravu<sup>3</sup> městskou hromadnou dopravu v Liberci a od 1. 1. 2010 i v Jablonci nad Nisou. Provozování městské hromadné dopravy je jeho hlavní činností. „Výrobní (provozní) činnost podniku (provozní při poskytování služeb, tedy také v dopravě) lze rozdělit takto:

---

<sup>3</sup> EISLER, J. Ekonomika opravních služeb a podnikání v dopravě. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1. s. 53.

*a) hlavní činnost (výrobky či služby, které jsou hlavní náplní činností podniku); b) vedlejší činnost (činnost vycházející z hlavní činnosti, ale nemající charakter finálního výrobku, např. výroba polotovarů, náhradních dílů); c) doplňková činnost (např. zpracování odpadu z hlavní činnosti); d) přidružená činnost (zpravidla nesouvisí s charakterem předcházejících činností).“<sup>4</sup>*

Společnost hospodaří s mírným ročním ziskem v horizontu 1,5 až 3,5 mil. Kč/rok. Tento zisk je nutný pro „naplnění“ zákonem stanovených fondů a rezerv. A výplatě tantiém členům představenstva.

Vedle své hlavní činnosti provozuje DPMLJ, a.s. i mnoho dalších činností, na kterých již realizuje zisk. Mezi tyto činnosti patří prodej pohonných hmot, prodej náhradních dílů, opravárenská činnost BUS, lakování BUS, TRAM a TIR, reklamní činnost, zájezdová doprava, vnitrostátní linka Liberec – Praha a nově cestovní agentura. Poslední z komerčních činností je provozování autoškoly a školícího středisko.

Vzhledem k přetrvávající celosvětové hospodářské krizi, která citelně zasáhla i ekonomiku v České republice, jsou některé činnosti na hranici rentability nebo ve ztrátě. V dlouhodobém strategickém horizontu jsou však pro bezproblémový chod DPMLJ, a.s. nutné. Jedná se převážně o středisko autoškoly a školicí středisko. V současné době je na trhu práce přebytek řidičů skupiny „D“, ale ve čtyřletém horizontu bude těchto řidičů nedostatek. Tento předpoklad je založen na věkové skladbě řidičů a předpokládaném konci hospodářské krize.

Odhadem (na základě demografické sklady řidičů v DPMLJ, a.s.) 17 % řidičů DPMLJ, a.s. ve výše uvedeném časovém rámci odejde buďto do starobního důchodu nebo k lépe placímu soukromému dopravci. Za stávající situace jsou řidiči placeni průměrně, a pokud se v regionu zvýší poptávka po řidičích skupiny „C“ nebo „D“, tak z DPMLJ, a.s. odejdou za vidinou vyšších mezd. Úkolem autoškoly bude tento výpadek řidičů nahradit. Práce to nebude snadná vzhledem k nerovnosti času potřebného k výchově nového zaměstnance

---

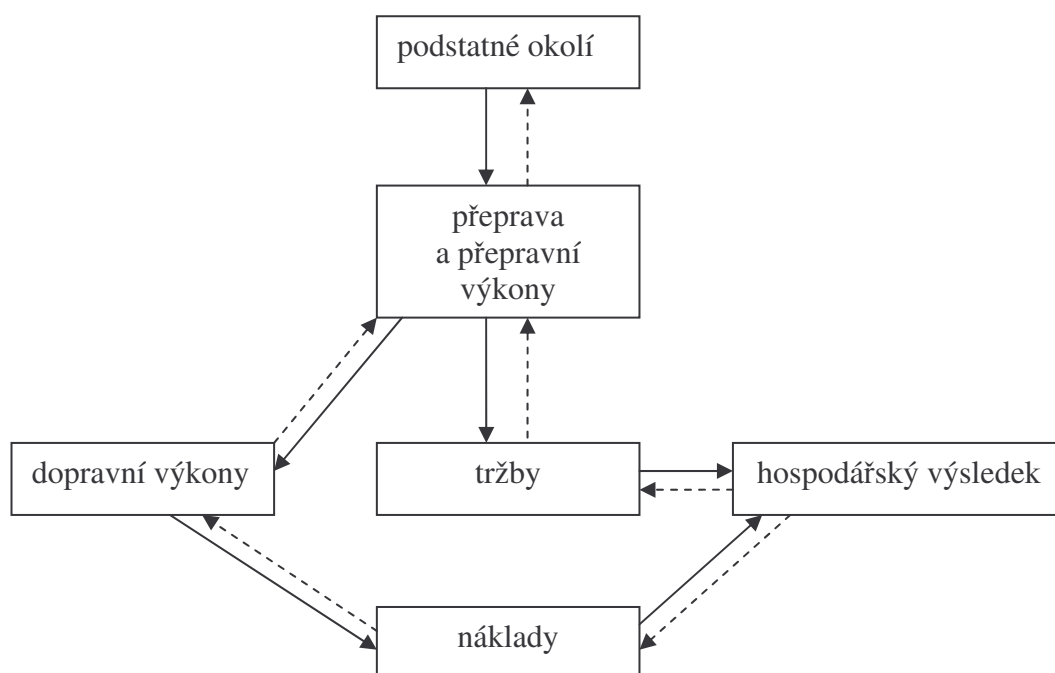
<sup>4</sup> EISLER, J. Ekonomika dopravního systému. 1. vyd. Praha: Oeconomia, 2011. 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9. s. 12.

a výpovědní době odcházejícího zaměstnance. Na výchovu je potřeba 6 měsíců, ale výpovědní doba činí jen 2 měsíce. Zde bude muset dojít k úzké spolupráci mezi personálním oddělením a střediskem autoškoly.

### 1.3 Principy financování dopravní obsluhy

Dopravní podnik získává finanční prostředky na chod společnosti ze čtyř základních zdrojů. Prvním zdrojem jsou tržby od služby využívající veřejnosti (od cestujících), druhým zdrojem jsou povinné platby od objednatelů veřejné služby (Měst Liberce a Jablonce nad Nisou a Libereckého kraje). Třetím zdrojem jsou operační programy EU a čtvrtým zdrojem jsou tržby z prodeje vedlejších, doplňkových a přidružených činností.

Výše uvedené zdroje se dále člení na opakující se a nahodilé (jednorázové). Mezi stálé příjmy se řadí tržby od objednatelů, cestujících a z ostatních nehlavních činností. Dotační prostředky jsou nahodilé a určené na konkrétní způsob užití.



Obrázek 2: Schéma provozně ekonomického modelu dopravního podniku

Zdroj: EISLER, J. Ekonomika dopravního systému. 1. vyd. Praha: Oeconomia, 2011. 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9. s. 13.

V získávání dotačních zdrojů je firma velmi úspěšná. Daří se jí získávat zdroje k financování jednotlivých aktivit z nejrůznějších operačních programů EU. Mezi úspěšné dotační projekty patří Modernizace tramvajové trati v Liberci v úseku Klicperova - U Lomu, kde na I. etapu výstavby získala společnost dotaci ve výši 80 mil. Kč a velmi dobře jsou rozpracovány i na další etapy výstavby, a to II., III. a IV.



Obrázek 3: Rekonstrukce tramvajové trati v Liberci úsek Klicperova - U Lomu.  
Zdroj: In: *Pražské tramvaje*. [online]. Praha: Pražské tramvaje, 2013 [vid. 01-05-2013].  
Dostupné z: [www.prazsketramvaje.cz](http://www.prazsketramvaje.cz)

*„Předpokladem provozu dopravy je vynaložení značných finančních prostředků do technické základny, a to nikoli jednorázově, ale trvale. V opačném případě nelze realizovat technický pokrok a udržet konkurenční schopnost s ostatními podniky v oboru a druzích dopravy, a jako součást infrastruktury nebýt barierou limitující rozvoj ekonomiky a společnosti. Investice do dopravy jsou jednoúčelové a nelze je využít v jiném oboru podnikání. Investování je spojeno s velkým rizikem umocněným dynamikou inovací v oboru dopravního systémů (předpokládané efekty jsou do značné míry závislé na vývoji okolí).“<sup>5</sup>*

---

<sup>5</sup> KYNCL, J. Podnikání v silniční dopravě. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5. s. 75.



## 2 Legislativa v oblasti dopravy

V této kapitole autor uvede jednotlivé dohody, nařízení a zákony vydané v České republice a v Evropské unii. Těmito právními normami se musí řídit všichni autodopravci podnikající na území Evropské unie. Přesně a jasně stanovují a sjednocují režimy práce osádek, stanovují formální rámec jednotlivých činností a konkretizují dokumenty, které musí být uloženy ve vozidle a dokumenty, které musí mít práci konající řidič.

### 2.1 Evropské dohody

AETR<sup>6</sup> je Evropská dohoda o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě, platí mimo území EU a Švýcarska.

*„AETR – Sociální podmínky práce řidičů jsou upraveny zákonem č. 65/1965 Sb., zákoníkem práce, ve znění velkého množství změn a doplňků. V mezinárodní silniční dopravě jsou sociální podmínky práce řidičů doplněny o omezení, která stanovují limity z hlediska maximálních dob řízení vozidla a požadavky na doby odpočinku. Tyto podmínky jsou obsaženy v Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) ve znění Dodatku č. 2 k této dohodě. Podmínky AETR omezují dobu řízení vozidla maximálně na 4,5 h, po kterých musí mít řidič bezpečnostní přestávku nejméně 45 minut. Přestávku mohou nahradit nejméně patnáctiminutové přestávky zařazené do doby řízení, tak aby jejich součet v průběhu 4,5 h řízení činil nejméně stanovených 45 minut. Během přestávek se nesmí řidič věnovat nejen řízení vozidla, ale také nesmí vykonávat ani žádnou jinou činnost.“<sup>7</sup>*

INTERBUS je Dohoda o mezinárodní příležitostné přepravě cestujících autokarem (MZV č. 9/2003 Sb.). „V zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu a zkvalitnění ochrany životního prostředí upravuje mimo jiné zvláštní předpisy o provozu vozidel týkající

---

<sup>6</sup> KYNCL, J. Podnikání v silniční dopravě. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5. s. 31.

<sup>7</sup> KYNCL, J. Podnikání v silniční dopravě. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5. s. 29.

*se technických parametrů autobusů. Kromě toho zavádí Dohoda jednotné kontrolní dokumenty (sešit jízdních listů s 25 listy), formulář žádosti o neliberalizované přepravní služby a formuláře povolení. K 1. 3. 2013 jsou smluvními stranami Dohody INTERBUS členské země Evropské unie (kolektivní člen), Albánie, Bosna a Hercegovina, Černá Hora, Chorvatsko, Makedonie, Moldávie, Turecko a Ukrajina.*“<sup>8</sup>

## **2.2 Nařízení a směrnice Evropské unie**

Nařízení a směrnice Evropské unie obšírně stanovují a vymezují jednotlivé povinnosti dopravce. Dá se říci, že stanovují mantinely, co, jak a kdy provádět.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změnách nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a ES č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) 3820/85.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení č. 1191/69 a 1107/70.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2000/30/ES o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství.

## **2.3 Legislativní normy České republiky**

Vymezují a upřesňují povinnosti podnikatele v silniční dopravě. Postupně do sebe aplikují evropské právo a nařízení.

Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce v platném znění.

---

<sup>8</sup> ANONYM. INTERBUS. In. [www.prodopravce.cz](http://www.prodopravce.cz). Česmad Bohemia, 2013. [vid. 15-03-2013]. Dostupné z: <http://www.prodopravce.cz/clanek-i5809-2-1.php>



Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 156/2008 o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb.

Vyhláška č. 277/2004 o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

### 3 Základní podmínky pro provozování silniční dopravy pro cizí potřeby v ČR

Dopravce, který hodlá podnikat v oblasti osobní nebo nákladní dopravy musí splnit níže uvedené náležitosti.

#### 3.1 Finanční způsobilost

Schopnost dopravce finančně zajistit zahájení a řádné provozování silniční dopravy. Každoročně se do 31. března předkládají na krajské úřady (odborné úřady) účetní dokumenty (Výkaz zisků a ztrát a Účetní rozvaha), oba dva dokumenty jsou za minulé účetní období na základě, kterých vydává krajský úřad finanční způsobilost pro daný rok.

*„Finanční způsobilostí se rozumí schopnost dopravce finančně zajistit zahájení a řádné provozování silniční dopravy. Prokazuje se obchodním kapitálem, objemem dostupných finančních prostředků a provozním kapitálem a rezervami na 12 měsíců provozu, a to ve výši 330 000 Kč pro jedno vozidlo a 180 000 Kč pro každé další vozidlo. Vychází se přitom z evidence vozidel nahlášených dopravnímu úřadu. Finanční způsobilost se prokazuje dopravnímu úřadu v místě sídla nebo trvalého pobytu žadatele. O splnění finanční způsobilosti vydá příslušný dopravní úřad žadateli písemné potvrzení. Potvrzení je podmínkou vydání koncese k provozování silniční dopravy. Finanční způsobilost musí trvat po celou dobu provozování silniční dopravy a dopravce je musí prokazovat každý rok nejpozději do 31. března roku následujícího.“<sup>9</sup>*

---

<sup>9</sup> KYNCL, J. Podnikání v silniční dopravě. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5. s. 17.

### 3.2 Výpis ze Živnostenského rejstříku

Tento dokument nahrazuje Koncesní listinu, kterou se podnikatelská osoba prokazovala, že je oprávněna k provozování koncesované živnosti. Zákonem č. 130/2008 Sb., se mění zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů. Na základě tohoto zákona došlo k následující skutečnosti - Koncesní listina a Živnostenský list byl nahrazen Výpisem z živnostenského rejstříku.

Příloha C: Výpis z Živnostenského rejstříku.

### 3.3 Dobrá pověst

Toto označení požívá osoba bezúhonná, které Živnostenský úřad v posledních pěti letech na návrh dopravního úřadu nebo Ministerstva dopravy nezrušil živnostenské oprávnění nebo která neprovozovala silniční dopravu pro cizí potřeby v průběhu posledních pěti let před podáním žádosti neoprávněně, tj. nebyla ji v průběhu posledních pěti let před podáním žádosti zrušena koncese z důvodu porušování povinností uloženými právními předpisy, které s provozováním silniční dopravy souvisejí, nebo proto, že neplnila podmínky stanovené koncesí.

*„Dobrá pověst podnikatele zahrnuje bezúhonnost žadatele podle živnostenského zákona a to, že v průběhu posledních pěti let před podáním žádosti:*

- nebylo žadateli živnostenským úřadem zrušeno živnostenské oprávnění na návrh dopravního úřadu nebo Ministerstva dopravy a spoj,*
- neprovozoval dopravu pro cizí potřeby neoprávněně,*
- nebyla mu zrušena koncese pro porušení povinností uložených právními předpisy, které s provozováním silniční dopravy souvisejí, nebo z důvodu neplnění podmínek stanovených koncesí.*

*U právnické osoby musí podmínku dobré pověsti splňovat statutární orgán nebo jeho člen, popřípadě odpovědný zástupce, pokud je ustanoven. U fyzické osoby musí tuto splňovat fyzická osoba sama a též odpovědný zástupce, je-li ustanoven. V této podmínce se fyzická osoba nemůže nechat zastoupit. Dopravní úřad prověřuje dobrou pověst dopravce nejméně jednou za pět let.<sup>10</sup>*

### **3.4 Bezúhonnost**

Znamená, že:

osoba nebyla pravomocně odsouzena k nepodmíněnému trestu odnětí svobody pro trestný čin spáchaný úmyslně, ať již samostatně nebo v souběhu s jinými trestnými činy a nebyl jí uložen nepodmíněný trest odnětí svobody v trvání nejméně 1 rok.

osoba nebyla pravomocně odsouzena pro trestný čin spáchaný úmyslně, jehož skutková podstata souvisí s podnikáním a na který se nevztahuje předcházející odstavec.

osoba nebyla pravomocně odsouzena pro trestný čin spáchaný z nedbalosti, jehož skutková podstata souvisí s předmětem podnikání (§ 6 odst. 2 č. 455/1991 Sb., Živnostenský zákon).

### **3.5 Odborná způsobilost**

Prokazuje se zvláště pro každý druh dopravy (nákladní nad 3,5 tuny a osobní při přepravě více jak 9 osob) osvědčením o odborné způsobilosti pro provozování dopravy, které vydá příslušný dopravní úřad na základě úspěšně složené zkoušky z předmětů stanovených prováděcím předpisem. Odbornou způsobilost musí dopravce splňovat po celou jeho podnikání – provozování dopravy.

*„Odborná způsobilost se prokazuje zkouškou u dopravního úřadu z pěti předmětů:*

- *obchodně právní vztahy a pracovně právní vztahy,*

---

<sup>10</sup> KYNCL, J. *Podnikání v silniční dopravě*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5. s. 16.

- silniční doprava a mezinárodní smlouvy s ní související,
- ceny, daně, daňové řízení, poplatky pojištění a celní řízení,
- technická základna,
- bezpečnost práce a technických zařízení při provozu, údržbě a opravách vozidel.

*Zkouška se skládá formou písemných testů v českém jazyce. Zkoušku nelze nahradit vysvědčením o státní nebo maturitní zkoušce z daného oboru, pokud výuka zajišťuje znalosti požadované z hlediska odborné způsobilosti.*

*Odborně způsobilou k provozování mezinárodní silniční dopravy je osoba, která má kromě odborné způsobilosti prokázané zkouškou nebo vysvědčením i tři roky praxe v provozování vnitrostátní silniční dopravy. Splnění této podmínky prokazuje žadatel předložením koncesní listiny, která byla vydána tři roky před podáním žádosti k provozování mezinárodní silniční dopravy.“<sup>11</sup>*

Příloha F: Odborná způsobilost.

### **3.6 Označení vozidel**

Určuje vyhláška č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů, která konkrétně vymezuje umístění registrační značky (§ 28 odst. 3) a označení státu dopravce (§ 2 písm. d a § 28 odst. 8).

Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti určuje pro jednotlivé skupiny vozidel maximální přípustné rychlosti (§ 11 odst. 1 a 2) a předepisuje místa pro vylepení-udání maximálního přípustného tlaku v pneumatikách.

Na základě zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě v § 9 odst. 1 je dopravce povinen označit svá vozidla svým obchodním jménem. Minimální velikost písma musí být 30 mm.

---

<sup>11</sup> KYNCL, J. *Podnikání v silniční dopravě*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5. s. 16.

Vozidla musí být označena z obou stran v předních částech karoserie. Pokud velikost písmen bude větší jak 300 mm, může být nápis umístěn kdekoliv na karoserii.



*Obrázek 4: Logo DPMLJ, a.s.*

Zdroj: ZVON [online]. Bautzen: ZVON. 2013 [vid. 2013-02-02].

Dostupné z: <http://www.zvon.de/cz/Dopravci-na-uzemi-platnosti-jizdenky-EURO-NEISSE--LIBNET/>

### **3.7 Povinnosti provozovatele silniční dopravy**

Vycházejí ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zásadní je § 10 v jeho prvním odstavci: Provozovatel vozidla nesmí:

- a) přikázat ani dovolit, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem (zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích),
- b) svěřit řízení vozidla osobě, která nesplňuje podmínky § 3 odst. 2 a odst. 3,
- c) přikázat nebo svěřit samostatné řízení vozidla osobě, o které nezná údaje potřebné k určení jeho totožnosti.

Výš uvedené povinnosti jsou oprávněni kontrolovat příslušníci Policie ČR a Celní správy ČR, na územích obcí ve vymezeném rozsahu, dále strážníci obecní policie a Generální inspekce.

### **3.8 Eurolicence**

Doklad opravňující dopravce, že může na území EU provádět přepravy velkými vozy. O vydání Eurolicence požádá dopravce místně příslušný dopravní úřad. Ten na základě počtu vozů uvedených ve finanční způsobilosti vydá odpovídající počet licencí. Vydání Eurolicence se řídí Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006.

Příloha D: Eurolicence.

### **3.9 Náležitosti nutné k řízení autobusu**

Jsou stanovené českou a evropskou legislativou. V ČR se vychází ze zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Nutné náležitosti:

Minimální věk nad 21 let, resp. 23 let pro mezinárodní přepravu.

Řidičské oprávnění skupiny D, s tažným zařízením DE.

Profesní osvědčení pro skupinu D, s tažným zařízením DE.

Platné dopravně psychologické vyšetření.

Platný občanský průkaz.

Periodická zdravotní prohlídka.

Periodické školení řidičů (1x ročně á 7,5 hodin).

Doklad pojištění zdravotní pojišťovny.

Doporučeno:

Uzavření odpovědnostní pojistky na min. 4,5 násobek průměrné hrubé mzdy.



### **3.10 Doklady nutné při přepravě osob a nákladu**

#### **Všeobecné doklady pro vnitrostátní přepravu:**

Výpis ze živnostenského rejstříku (fotokopie).  
Protokol o technické kontrole (fotokopie).  
Protokol o cejchování tachografu (originál).  
Malý technický průkaz (originál).  
Protokol o měření emisí (originál).  
Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (originál).

#### **Doklady nutné v rámci provozování vnitrostátní linkové dopravy:**

Licence na provozování linky (fotokopie).  
Jízdní řád (fotokopie).  
Smluvní a tarifní podmínky (fotokopie).

Výše uvedené povinnosti jsou oprávněni kontrolovat příslušníci Policie ČR a Celní správy ČR, na územích obcí ve vymezeném rozsahu, dále strážníci obecní policie a Generální inspekce.

#### **Doklady nutné v rámci provozování mezinárodních přeprav:**

Potvrzení o registraci k odvodu daně v SRN, PLR, A (fotokopie).  
Eurolicence (originál).  
Protokol o německé technické kontrole TÜV tzv. Tempo 100.  
Sešit jízdních listů EUROBUS (po zemích EU).  
Sešit jízdních listů INTERBUS (mimo země EU).

Výše uvedené povinnosti jsou oprávněni kontrolovat pouze příslušníci státní Policie (SRN, PLR a A).

## **4 Rozložení pracovní doby řidičů**

Ke správnému naplánování rozpisu práce řidiče je nezbytné, aby plánující dispečer dopředu věděl, v jakém režimu se předmětná doprava bude realizovat. Bude-li spoj/přeprava realizována do 50 km od počátečního bodu, bude rozpis práce tvořen v souladu se zákonem č. 589/2006 Sb., úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Bude-li rozsah přepravy nad 50 km, tak se plánující dispečer bude řídit nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.

V dalším textu budou uvedeny rozdíly mezi výše uvedenými zákony.

### **4.1 Pracovní doba řidiče u spoje kratšího 50 km**

Přeprava do 50 km se řídí zákonem č. 589/2006 Sb., úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů, kde je velmi podrobně rozepsána pracovní doba řidiče a jeho odpočinek. Hlavní důraz je kladen na stanovení „co je to pracovní týden“, kdy začíná a kdy končí (začátek v pondělí v 00:00 h, konec v neděli ve 24:00 h). Do pracovní doby se započítávají všechny nezbytné úkony, jako jsou doba řízení, dohled nad cestujícími při nastupování a vystupování, očištění autobusu, předvýjezdová technická kontrola vozu (kontrola provozních kapalin, pneumatik apod.), administrativní práce (vyplnění DZVA) a jednání před správními orgány.

Dále zákon stanovuje časové náležitosti pracovní doby a doby odpočinku. Maximální týdenní objem odpracovaného času u všech dopravců je 48 hodin, je-li to nutné, může se pracovní doba zvýšit na 60 hodin, ale v průběhu 25 po sobě jdoucích kalendářních týdnů nesmí průměr odpracovaných hodin přesáhnout 48 hodin.

Trvání pracovní směny může být nejvýše 13 hodin, pokud zasahuje pracovní doba do časového úseku mezi 22:00 h a 05:00 h ranní, je pracovní doba zkrácena na 10 h.

Řidič, který odpracuje 6 nepřetržitých hodin a zároveň jeho pracovní doba přesáhne 9 hodin, má nárok na přestávku na oddech a jídlo v trvání nejméně 45 min. Tato přestávka nemusí být v celku, ale může být rozdělena na více částí, jedna její část však musí být nejméně 15 minut. Přestávka nesmí být na začátku nebo na konci pracovní doby a přestávky se nezapočítávají do pracovní doby. Zaměstnavatel ze zákona musí 2 roky po skončení kalendářních roků evidovat pracovní dobu řidičů. Řidiči na základě zákona náleží odměna 50 Kč za každou započatou hodinu čekání mezi spoji v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem. Denní a týdenní doby odpočinku jsou stejné jako u nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Bude uvedeno v následujícím odstavci.

## **4.2 Pracovní doba řidiče u spoje přesahujícího 50 km**

Přeprava nad 50 km se řídí nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.

Na základě výše uvedeného zákona dispečeři sestavují turnusy řidičů. V nařízení jsou uvedeny základní pojmy a v nich upraveny doby řízení a odpočinků. Řidič (osoba, která i na krátkou dobu řídí vozidlo), pracovní doba (doba řízení a související úkony), přestávky, doby odpočinku a doby pohotovosti.

Přestávka v řízení musí nastat nejpozději po 4,5 hodinách a je určena převážně k odpočinku řidiče. Po tuto dobu nesmí řidič vykonávat žádnou jinou práci. Trvání přestávky je 45 minut a nezapočítává se do pracovní doby. Ve výjimečných případech může být rozdělena na dvě části, a to na 15 minut a na 30 minut, nelze obrátit.

**Tab. 1: Výtah doby řízení a odpočinku dle nařízení EHS 561/2006**

<b>Doby řízení, přestávky a odpočinku podle nařízení ES č.561/2006 (platí od 11. dubna 2007)</b>		
<b>Čl.</b>	<b>Údaj</b>	<b>Hodnota</b>
6	Doba řízení - denní - týdenní - čtrnáctidenní	Nesmí přesáhnout - 9 hodin (2x za týden může být prodloužena na 10 hodin) - 56 hodin (současně musí být dodržena i maximální týdenní pracovní doba 60 hodin) - 90 hodin
7	Doba řízení, po které musí následovat přerušení souvislou přestávkou nejméně	4,5 hodiny  45 minut (může být nahrazeno přestávkou v délce nejméně 15 minut, po které následuje přestávka v délce nejméně 30 minut)
8	Denní doba odpočinku - jeden řidič  - nejméně dva řidiči	- běžná nejméně 11 hodin (v průběhu 24 hodin) - zkrácená nejméně 9 hodin (nejvýše 3x mezi dvěma týdenními odpočinky) - nejméně 12 hodin s tím, že je možné ji rozdělit do dvou úseků, z nichž první musí být v délce nejméně 3 hodiny a druhý v délce nejméně 9 hodin - nejméně 9 hodin za každé období 30 hodin
8	Týdenní doba odpočinku	- běžná nejméně 45 hodin - zkrácená nejméně 24 hodin (podmínka - předcházející doba týdenního odpočinku musí být běžná)
9	Odpočinek na trajektu nebo ve vlaku	běžnou denní dobu odpočinku (minimálně 11 hodin) lze přerušit nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesáhnou celkem 1 hodinu (řidič musí mít k dispozici lůžko, nebo lehátko)
12	Řidič se může odchýlit od výše uvedených limitů pouze v míře nezbytné pro dojetí na vhodné místo zastávky tak, aby zajistil bezpečnost osob, vozidla, nebo nákladu, pokud nehrozí bezpečnost provozu. Je povinen uvést důvody odchylky ručně na záznamovém listu, na výtisku nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí na vhodné místo zastávky.	

Zdroj: In: *AR autoškola*. [online]. AR autoškola, 2013. AR autoškola. [vid. 01-05-2013].

Dostupné z: <http://ar-autos.sweb.cz/doc-prof/Tab.-doby-aetr-561.pdf>

Příloha A: Rozdíly mezi nařízením ES č. 561/2006/ES a zákonem č. 589/2006 Sb.

Veškeré činnosti spojené s řízením vozidla nebo odpočinku jsou záznamy na analogovém nebo digitálním tachografu, respektive na kotoučku v analogického tachografu a na čipové kartě v digitálním tachografu. Kontrolním orgánům musí řidič doložit záznamy za období 28 po sobě jdoucích kalendářních dnů. Kromě řízení motorového vozidla vykonává řidič i jiné práce.

Příloha E: Záznamová zařízení.

## **5 SWOT analýza DPMLJ, a.s. podnikatelský plán**

V následující kapitole je uvedena SWOT analýza podniku včetně jejího rozboru. Na jejím základě vznikl podnikatelský plán.

### **5.1 SWOT analýza DPMLJ, a.s.**

Dříve než DPMLJ, a.s. přistoupil k zavedení komerčních činností, v našem případě k založení divize zájezdové dopravy, tak si zpracoval SWOT analýzu stávajícího stavu, aby předešel případným kolizním situacím a aby měl základní data pro vytvoření podnikatelského plánu.

**Tab. 2: SWOT analýza DPMLJ, a.s. k 31. 10. 2010**

<b>Silné stránky</b>	<b>Slabé stránky</b>
Dominantní postavení přepravce v regionu	V oblasti řidičů TRAM a BUS nízká prestiž vykonávaného povolání, po skončení krize bude nouze o řidiče
Vlastnictví dopravní infrastruktury (kolejový svršek pro TRAM, zastávky, nádraží MHD Fügnerova ulice)	Vysoké legislativní nároky na řidiče TRAM a BUS (psychotesty, zdravotní způsobil vč. EEG, vysoká odpovědnost při výkonu práce
Know-how pracovníků v oblasti řízení provozu + dostatečný počet kvalifikovaných zaměstnanců a jejich nevytíženost (dispečeri, řidič BUS, managementu)	Nedostatečná personální práce v dělnických profesích
Znalost trhu a jeho specifik v oblasti MHD	Nedostatečný a nevyhovující interní informační systém
Modernizovaná tramvajová vozovna	Neefektivní využití majetku
Pravidelná obnova vozového parku	Nedostatečné vybavení pro diagnostiku závad vozového parku
Technologie CNG (autobusy Tedom)	Image a PR
Silný vlastník (město Liberec)	Vysoká závislost na cenovém vyrovnání od jednotlivých objednatelů
Schopnost naplňovat průběžně požadavky legislativy	
Motivace (fandovství) části zaměstnanců realizovat se v oblasti kolejové dopravy	
Finanční zdroje z EU (na dopravní cesty)	Koncem krize odliv kvalifikovaných zaměstnanců do soukromého sektoru
Vytváření regionálního integrovaného dopravního systému	Nedostatek finančních zdrojů ve veřejné sféře (město, kraj, ministerstva)
Ovlivnění formování trhu v oblasti autobusové dopravy v souladu s SPDOU	Změny přístupu vlastníka k DPMLJ, a.s. v souvislosti s volbami a politickou situací
Využití alternativních paliv a pohonů - zejména zemní plyn	Vyšší požadavky na komfort dostupnost dopravy ve městech a obcích
Účast v pilotních projektech ekologizace a zefektivnění dopravy	Vstup soukromých dopravců do veřejné dopravy - možnost nečistých soutěžních praktik
Účast v pilotních projektech ekologizace a zefektivnění dopravy	Vyšší dostupnost osobní automobilové dopravy
Rozvíjení doplňkových hospodářských činností dojde ke zlepšení image a pověsti firmy (reklama, autoškola, zájezdy, atd.)	Neexistence souhrnného regionálního dopravního plánu akceptujícího všechny relevantní druhy dopravy
Integrace individuální a malokapacitní dopravy do služeb DPMLJ, a.s.– tzv. doprava na vyžádání	Odliv cestujících
<b>Příležitosti</b>	<b>Hrozby</b>

Zdroj: vlastní zpracování.

Z analýzy vyplynulo, že založením zájezdové dopravy společnost více využije znalostí a dovedností svých zaměstnanců, a to při nezměněném počtu. Respektive, že nově zřizované činnosti budou obsluhovat stávající zaměstnanci, nová firma nabírat nebude. Tyto doplňkové činnosti postupně zvýší dobré jméno společnosti a pozvednou její prestiž v očích široké veřejnosti i vlastních zaměstnanců.

## 5.2 Podnikatelský plán

Posláním obchodního úseku DPMLJ, a.s. je postupně zvyšovat obrat z doplňkových hospodářských činností až na hranici 60 mil. Kč/rok. Tohoto obratu lze dosáhnout pouze zaváděním dalších doplňkových činností. Mezi hlavní výhody firmy patří dominantní postavení dopravce v regionu, silné a vybavené zázemí (garáže, vlastní čerpací stanice PHM = nízká cena PHM) a široká základna řidičů. První zaváděnou doplňkovou činností, je zájezdová doprava.

Úkol zavést zájezdovou činnost v DPMLJ, a.s. zadalo generálnímu řediteli Ing. Jiřímu Veselkovi MBA představenstvo společnosti. Reagovalo tak na stupňující se stížnosti rodičů, že jejich děti, které navštěvují městské školy, přepravují při školních akcích autobusy dopravců s nevyhovující a mnohdy nebezpečnou technikou.

V dalším textu autor uvede ekonomickou rozvahu a základní informace o uvažované technice (typ autobusů, skladba ceny jízdného). Nákup dopravní techniky bude řešen finančním leasingem a z vlastních zdrojů.

### Technická specifikace

Počet autobusů: 5 ks, skladba typů: 3 ks, Karosa 734, 2 ks BOVA Futura (12 metrů).

Počet sedadel: Karosa 700 – 44, BOVA Futura - 49.

Odhadovaný počet najetých km pro autobus Karosa: 1 800 km/1 vůz a pro autobus BOVA Futura: 10 000 km/1 vůz.

## 5.3 Náklady finančního rozpočtu

Finanční rozpočet je založen na známých a odhadovaných veličinách. Mezi známé veličiny patří: vstupní cena techniky (odpisy, leasing), ceny pneumatik, sazby silniční daně, mýta a povinného ručení, mzdové sazby a provozní a správní režie. Do odhadovaných veličin se řadí: kilometrový proběh, ceny za PHM, oleje a maziva, spotřební materiál, všechny typy oprav, náhradní díly, mýto a oběhová rychlost vozidel.

**Tab. 3: Finanční rozpočet dle typu autobusu, za měsíc, za rok**

Parametr	Karosa	Náklad na 1 km	BOVA	Náklad na 1 km
Kilometrový proběh (v km)	1 800,0	x	10 000,0	x
Vstupní cena (v Kč)	55 000,0	x	1 150 000,0	x
Odpisy / leasing (v Kč)	1 527,8	0,8	25 683,3	2,6
Spotřeba PHM (v Litrech)	35,0	x	32,0	x
Cena PHM odhad (v Kč)	26,5	x	26,5	x
Celkem za PHM (v Kč)	16 695,0	9,3	84 800,0	8,5
Oleje a maziva (v Kč)	1 500,0	0,8	5 000,0	0,5
Pneumatiky (v Kč)	40 000,0	0,5	90 000,0	0,7
Spotřební materiál (v Kč)	5 000,0	2,8	8 000,0	0,8
Vnitro opravy (v Kč)	5 000,0	2,8	7 000,0	0,7
Externí opravy (v Kč)	0,0	x	20 000,0	2,0
Náhradní díly (v Kč)	5 000,0	2,8	15 000,0	1,5
Mýto (v Kč)	500,0	0,3	8 000,0	0,8
Silniční daň (v Kč)	1 975,0	1,1	2 425,0	0,2
Povinné ručení (v Kč)	6 500,0	3,6	6 500,0	0,7
Oběhová rychlost BUS (v km/1hod.)	35,0	x	50,0	x
V provozu (v hod.)	51,4	x	200,0	x
V prostoji s řidičem + 35% z oběhu (v hod.)	18,0	x	70,0	x
Hodinová mzda řidiče (v Kč)	125,0	x	125,0	x
Mzda řidiče (v Kč)	8 678,6	4,8	33 750,0	3,4
Odvody soc. a zdrav. Poj. (v Kč)	2 950,7	1,6	11 475,0	1,1
Provozní režie (v Kč)	2 500,0	1,4	5 000,0	0,5
Správní režie (v Kč)	2 500,0	1,4	5 000,0	0,5
Celkem náklad na 1 km (v Kč)	x	34,0	x	24,5
<b>Celkem náklad na odhadovaný počet ujetých km v měsíci (v Kč)</b>	<b>61 287,1</b>		<b>244 833,3</b>	
<b>Počet vozidel</b>	<b>3</b>		<b>2</b>	
<b>Celkem za rok najeto (v km)</b>	<b>64 800,0</b>		<b>240 000,0</b>	
<b>Celkem za typ autobusu v měsíci (v Kč)</b>	<b>183 861,2</b>		<b>489 666,7</b>	
<b>Celkem za typ autobusu za rok (v Kč)</b>	<b>2 206 334,3</b>		<b>5 876 000,0</b>	

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3 „Finanční rozpočet dle typu autobusu, za měsíc, za rok“ byla sestavena na základě Kalkulačního vzorce silniční dopravy<sup>12</sup> a dopravního procesu. „V dopravním procesu se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Každá doprava má svým technickým vybavením technologií charakterizován svůj dopravní, jinak

<sup>12</sup> EISLER, J. Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1. s. 110-111.



*řečeno, provozní proces. Dopravní proces je řízením pohybu dopravních prostředků po dopravních cestách tak, aby náklady na přepravu byly co nejhospodárnější a přitom efektivní. Při této provozní činnosti se uskutečňují dopravní (provozní) výkony.*“<sup>13</sup>

Výchozím bodem je kilometrový proběh. Od něj se dále rozpočítávají náklady na 1 km. V případě, že by autobusy nebyly v oběhu (měsíční proběh = 0 km), tak by samotné fixní náklady činily u typu Karosa 15 002,80 Kč/1 vůz a u typu BOVA 44 608,30 Kč/1 vůz. V tabulce zvýrazněnou žlutou barvou.

Způsob výpočtu v tabulce:

~~Odpis~~ / ~~leasing~~ = Kilometrový proběh/dobou odepisování (36 měsíců u typu Karosa).

~~Odpis~~ / leasing = Kilometrový proběh/dobou odepisování (60 měsíců u typu Karosa).

Celkem za PHM = Cena PHM odhad \* Celkem za PHM.

Pneumatiky = Cena 6 ks pneumatik (40 tis. Kč)/odhadovanou životností (75 tis. km).

Silniční daň = Sazba silniční daně/12 měsíci.

Povinné ručení = Sazba povinného ručení/12 měsíci.

V provozu hodin = Kilometrový proběh/Oběhová rychlost.

V prostoji s řidičem = V provozu hodin \* 35 %.

## 5.4 Výnosy finančního rozpočtu

Výnosy jsou založeny na známých a odhadovaných skutečnostech. Známé jsou ceny za přepravní výkon a odhadované jsou počty přeprav a najetých kilometrů.

---

<sup>13</sup> EISLER, J. Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1. s. 59.

**Tab. 4: Výnos z provozování autobusů typu Karosa**

Parametr	Cena za 1km (v Kč)	Najeto za převahu (v km)	Celkem najeto (v km)	Počet převah	Tržba za převahu (v Kč)
Převahy pro mateřské školy	35	40,0	520,0	13,0	18 200,0
Převahy pro základní školy	35	50,0	350,0	7,0	12 250,0
Převahy pro zájmová sdružení	35	180,0	360,0	2,0	12 600,0
Převahy pro ČD - výluky	35	280,0	560,0	2,0	19 600,0
Celkem za 1 autobus	x	x	1 790,0	24,0	62 650,0
Celkem za 3 autobusy v měsíci	x	x	5 370,0	72,0	187 950,0
<b>Celkem za 3 autobusy v roce</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>64 440,0</b>	<b>864,0</b>	<b>2 255 400,0</b>

Zdroj: vlastní zpracování.

**Tab. 5: Výnos z provozování autobusů typu BOVA**

Parametr	Cena za 1km (v Kč)	Najeto za převahu (v km)	Celkem najeto (v km)	Počet převah	Tržba za převahu (v Kč)
Převahy pro FK Baumit	30	1 000,0	1 000,0	1,0	30 000,0
Převahy pro CK Miko	32	2 400,0	4 800,0	2,0	153 600,0
Převahy pro vlastní cestovní agenturu	30	200,0	800,0	4,0	24 000,0
Převahy pro ČD - výluky	35	350,0	1 050,0	3,0	36 750,0
Celkem za 1 autobus	x	x	7 650,0	10,0	244 350,0
Celkem za 2 autobusy v měsíci	x	x	15 300,0	30,0	488 700,0
<b>Celkem za 2 autobusy v roce</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>183 600,0</b>	<b>360,0</b>	<b>5 864 400,0</b>

Zdroj: vlastní zpracování.

Způsob výpočtu v tabulce:

Celkem najeto = Najeto za převahu \* Počet převah.

Tržba za převahu = Celkem najeto \* Cena za 1 km.

## 5.5 Rizika

Základním rizikem by mohla být negativní mediální kampaň ze strany konkurence na téma, proč firma ovládaná a řízená městem vstupuje do nového segmentu podnikání. Mohou se šířit ohlasy typu, „proč DPMLJ, a.s. nedělá svou hlavní činnost“ nebo „zda nezneužívá peníze ze závazku veřejné služby pro jiné aktivity“. Na tyto aspekty se bude muset firma připravit.

A.s. nechce stavět produkt jako konkurenční, nemá tak luxusní vozy jako konkurence, ale hodlá nabízet bezpečnou dopravu za přijatelné ceny. Její služba má přispět ke zkvalitnění přeprav.

Standardně by na tomto místě podnikatelského plánu byl uveden marketingový plán<sup>14</sup> nebo marketingový výzkum<sup>15</sup>, ale vzhledem k tomu, že zákazníci a.s. jsou předem známí, tak se netvořil. To samé se dá říci i o finančním plánu. Kilometrové sazby určuje trh nikoli dopravce. Ceny uvedené ve finančním rozpočtu jsou převzaté z trhu. Díky tomu postačí k vyrovnanému hospodaření najet méně kilometrů, než bylo původně avizováno. U typu Karosa o cca 360 km, ale u typu BOVA o neskutečných 56 400 km.

## 5.6 Zhodnocení Podnikatelského plánu

Představenstvo společnosti na základě předložených faktů vyhodnotilo podnikatelský plán za životaschopný a zadala jeho realizaci.

---

<sup>14</sup> KORÁB, V., J. PETERKA a M. REŽŇÁKOVÁ. Podnikatelský plán. 1. vyd. Brno: Computer press, 2008. 207 s. ISBN 978-80-251-1605-0. s. 13.

<sup>15</sup> EISLER, J. Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1. s. 128.

## 6 Historie vzniku zájezdové dopravy v DPMLJ, a. s.

Prvopočátky nepravidelné dopravy „*Nepravidelná doprava není provozována podle vyhlášeného jízdního řádu, je to doprava podle požadavků zákazníka (smluvní). Konkrétní podmínky přepravy bývají sjednány mezi dopravcem a přepravcem, nikoli jednotlivým cestujícími. Ceny bývají dohodnuty smluvně. Při nepravidelné dopravě nezáleží dopravci na využití obsaditelnosti. Je věcí smluvního přepravce, jak bude autobus využit. Příkladem je doprava zákazníků cestovních kanceláří na dovolenou, při níž je nikoli starostí dopravce, ale cestovní kanceláře, jak využije kapacitu autobusu*“<sup>16</sup> sahají hluboko do minulosti. První zmínky o zájezdové dopravě se datují k roku 1955. Za tzv. starého režimu byli v regionu pouze dva dopravci, kteří disponovali zájezdovými autobusy, a to ČSAD Liberec, s. p. a DPML, s. p.

Po změně společenského systému v roce 1989 DPML, s. p. rozprodává svou zájezdovou techniku nově vznikajícím soukromým subjektům a činnost v zájezdové dopravě ukončuje.

Tato situace trvá do roku 2000, kdy na žádost zřizovatele (města Liberec) DPML, a. s. pořizuje pro potřeby handicapovaných spoluobčanů zájezdový autokar SOR C 9,5 vybavený nájezdovou plošinou a vysokými – zájezdovými sedačkami. V pravém slova smyslu se o zájezdovém autokaru/autobusu nedá hovořit, autobus je technický unikát vyrobený v jediném exempláři výhradně pro DPML, a. s. Na trhu zájezdových autobusů je neprodejný. Nemá zavazadlové prostory ani klimatizaci. I když se konstrukčně jedná o poměrně velký autobus, tak jeho obsaditelnost pouhých 22 míst ho řadí do kategorie minibusů. Byl to však první autobus, který byl převeden do nově vznikajícího střediska zájezdové dopravy.

Definice autokaru „*Autokar, kterým se zájezdy uskutečňují, má být pohodlný, prostor pro zavazadla dostatečně velký a dobře přístupný, musí být zajištěna možnost občerstvení*

---

<sup>16</sup> EISLER, J. Ekonomika opravních služeb a podnikání v dopravě. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1. s. 53.

v autokaru i během jízdy, klimatizace, kouřová skla, sklopná sedadla, WC, funkční mikrofón, video apod.).“<sup>17</sup>



Obrázek 5: SOR C 9,5, ev. č. 493

Zdroj: In: Petr Dvorský. [online]. © 2013 Petr Dvorský. [vid. 01.05.2013].

Dostupné z: <http://seznam-autobusu.cz/dokumentacka/31067?vuz18682#fotka>

K faktickému obnovení zájezdové dopravy došlo v září 2008, kdy DPML, a. s. na popud zřizovatele zakoupila od brněnské společnosti Tourbus, a. s. tři autobusy Karosa řady 700. Tímto krokem město reagovalo na stále se stupňující stížnosti ze strany rodičů, že jejich děti, v rámci školní výuky, přepravují autodopravci s nevyhovující technikou, která mnohdy ani nedorazí do místa určení.

---

<sup>17</sup> KUNEŠOVÁ, E., B. FÁRKOVÁ. Technika zahraničních zájezdů. 2. vyd. Praha: IDEA SERVIS, 2004. 132 s. ISBN 80-85970-44-9. s. 7.



*Obrázek 6: Karosa 735, ev. č. 499*

Zdroj: In: Mikuláš Pelíšek. [online]. © 2013 Petr Dvorský. [vid. 01.05.2013].

Dostupné z: <http://seznam-autobusu.cz/dokumentacka/78649?nove#fotka>

Autobusy byly ihned po svém příjezdu nasazeny na předem dohodnuté přepravy, např. do divadel, na sportoviště, do ZOO, na plavání apod. Postupem času došlo k dohodě s fotbalovým klubem FK Baumit Jablonec nad Nisou o přepravách mládežnických týmů na fotbalová utkání a tréninky. Spolupráce se rozvíjela a prohlubovala, až vygradovala v zakoupení staršího zájezdového autobusu VDL BOVA Futura FHD 12-380 pro prvoligový tým.



*Obrázek 7: BOVA Futura, ev. č. 489*

Zdroj: In: Petr Dvorský. [online]. © 2013 Petr Dvorský. [vid. 01.05.2013].

Dostupné z: <http://seznam-autobusu.cz/dokumentacka/31293?nove#fotka>



Divize zájezdové dopravy během prvních dvou let získala mnoho nových, bonitních klientů, kterým však stárnoucí technika přestala vyhovovat. Počátkem roku 2011 přistoupila společnost k obnově vozového parku, kdy nejdříve prodala autobus SOR C 9,5 r. v. 2000 a následně pořídila mikrobuses Mercedes Sprinter 416 r. v. 2006.



Obrázek 8: Mercedes Sprinter 416, ev. č. 488

Zdroj: In: Miroslav Zika. [online]. © 2013 Petr Dvorský. [vid. 01.05.2013].

Dostupné z: <http://seznam-autobusu.cz/dokumentacka/50753?nove#fotka>

V další etapě společnost prodala autobus VDL BOVA Futura FHD 12-380, ev. č. 489, r. v. 1997 a místo něj pořídila autobus VDL BOVA Futura FHD14-430 r. v. 2005.



Obrázek 9: VDL BOVA Futura FHD14-430, ev. č. 487

Zdroj: In: Petr Dvorský. [online]. © 2013 Petr Dvorský. [vid. 01.05.2013].

Dostupné z: <http://seznam-autobusu.cz/dokumentacka/37053?nove#fotka>

V první polovině roku koupila firma autobus MAN LION TOP Coach r. v. 2001, ev. č. 485, včetně garantované práce pro CK Alpin Tour.



Obrázek 10: MAN LION TOP Coach r. v. 2001, ev. č. 485

Zdroj: In: Petr Dvorský. [online]. © 2013 Petr Dvorský. [vid. 01.05.2013].

Dostupné z: <http://seznam-autobusu.cz/dokumentacka/53222?vuz20299#fotka>

Poslední autobus v rámci obnovy vozového parku byla VDL BOVA Magiq XHD 14-430, ev. č. 486, r. v. 2005. Tím byla dokončena obnova a rozvoj zájezdové dopravy pro roky 2011 a 2012.



Obrázek 11: VDL BOVA Magiq XHD 14-430, ev. č. 486

Zdroj: In: Petr Dvorský. [online]. © 2013 Petr Dvorský. [vid. 01.05.2013].

Dostupné z: <http://seznam-autobusu.cz/dokumentacka/35603?vuz19394#fotka>

Mezitím došlo k vyřazení jednoho z autobusů Karosa řady 700 pro nevyhovující technický stav. Autobus nebyl nahrazen novou technikou. Příloha B: Přehled zájezdové techniky DPMLJ, a.s.



## 7 Formy pořízení majetku

Dopravní podnik pořizoval svou techniku vždy z vlastních zdrojů (odpisů) nebo na výhodný bankovní úvěr komerční banky (aktuální sazba PRIBOR + % přírážka). Takto byla financována technika, která byla zařazena pro výkony v režimu MHD nebo v závazku veřejné služby. *„Závazky veřejné služby, dopravní obsluha regionů znamenají závazky příslušného dopravního podniku, který by nevykonával na základě vlastních komerčních (podnikatelských) principech nebo by je nevykonával za stejných podmínek. Zajištění plošné dopravní obsluhy regionů bude v pravomoci vyšších územně správních celků (VÚSC). Na orgánu VÚSC bude výběr optimální varianty dopravní obsluhy příslušného regionu, včetně odpovídající dopravní sítě a respektování hledisek ochrany životního prostředí a dále financování služeb a výkonů konaných ve veřejném zájmu, včetně provozování infrastruktury vyplývající z dopravní obsluhy regionu.“*<sup>18</sup>

*„Aby nedocházelo k dopravní diskriminaci území, jsou výkony osobní dopravy na tratích a linkách, na nichž je intenzita osobní přepravy nízká, dopravním podnikům dotovány. Stát tak v osobní dopravě zajišťuje dopravní obsluhu území. Přeprava cestujících za ztrátové ceny je nepřímou dotací cestujícím z celospolečenských zdrojů a ovlivňuje rodinné rozpočty. Na úhradě provozní ztráty dopravních podniků z osobní přepravy se tak podílejí všichni daňoví poplatníci bez ohledu na to, v jakém rozsahu používají veřejnou dopravu. Závazky veřejné služby byly definovány v roce 1998 schválením „Dopravní politiky ČR.“*<sup>19</sup>

V okamžiku, kdy podnik rozhodl o zřízení zájezdové divize, musel striktně a jasně rozdělit účetní náklady a účetní výnosy mezi jednotlivé divize. V oblasti pořizování techniky takto striktní postup být nemohl, protože nově vznikající divize nedisponovala vlastními zdroji a leasingové společnosti odmítali financovat techniku starší 8 let. Z uvedeného vyplývá, že první 3 autobusy Karosa a Mercedes Benz Sprinter 416 byly financovány z vlastních zdrojů a po zařazení do majetku byly na základě vnitřní směrnice odepisovány 3 roky.

---

<sup>18</sup> EISLER, J. Ekonomika opravních služeb a podnikání v dopravě. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1. s. 22.

<sup>19</sup> EISLER, J. Ekonomika opravních služeb a podnikání v dopravě. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1. s. 39.

Stejný postup byl zvolen i při nákupu autobusu MAN Lions Top Coach, zde firma zvolila dobu odepisování v délce trvání 4 let.

Způsob výpočtu v tabulce:

**Měsíční odpis** = Cena techniky/Doba odepisování v měsících.

*Tab. 6: Odpisy autobusů pořízených z vlastních zdrojů*

Označení v DPMLJ, a.s.	Značka BUSů	Typ	Cena techniky (v Kč)	Doba odepisování v měsících	Měsíční odpis (v Kč)
485	MAN	Lions Top Coach	1 200 000	48	25 000
488	Mercedes Benz	Sprinter 416	350 000	36	9 722
497	Karosa	734	55 000	36	1 528
498	Karosa	734	55 000	36	1 528
499	Karosa	735	55 000	36	1 528

Zdroj: vlastní zpracování.

## 7.1 Oslovení leasingových společností

Autobusy VDL BOVA Futura FHD 14-430 a VDL BOVA Magiq XHD 14-430 byly pořízeny na leasing. Bylo osloveno šest leasingových společností, a to:

UniLeasing, a.s., Kostelní 10/5, 460 01 Liberec II.

Raiffeisen Leasing, s.r.o., Hvězdova 1716/2b, 140 78 Praha 4.

S autoleasing, a.s., Budějovická 1518/13B, 140 00 Praha 4.

ČSOB Leasing, a.s., Na Pankráci 310/60, 140 00 Praha 4.

UniCredit Leasing, a.s., Želetavská 1525/1, 140 10 Praha 4.

Volk's Bank Leasing, a.s., Dvořákova 623/10, 460 01 Liberec I.

Všechny výše uvedené společnosti obdržely následující shodné zadání, a to:

Leasing 1 autobusu VDL BOVA Futura FHD 14-430, najeto 503 tis. km, r. v. 2005.

Pořizovací cena autobusu 87 000 Euro + základní sazba DPH.

Leasing 1 autobusu VDL BOVA Magiq XHD 14-430, najeto 950 tis. km, r. v. 2005.

Pořizovací cena autobusu 89 000 Euro + základní sazba DPH.

Doba leasingu 72 měsíců.

Počáteční akontace 0,- Kč.

Dovoz ze zemí EU (Německo a Nizozemí) od autorizovaného prodejce autobusů VDL. Havarijní pojištění, povinné ručení vozidel a připojištění čelních skel bude v režii nájemce autobusů (pojištění bude zahrnuto do tzv. flotilového pojištění a tím bude dosaženo nejnižšího možného pojištění).

Z oslovených šesti leasingových společností odpověděly 4, ČSOB Leasing, a. s., UniCredit Leasing, a. s., UniLeasing, a. s. a Raiffeisen Leasing, s.r.o. Ostatní oslovené společnosti, S autoleasing, a.s. a Volk's Bank Leasing, a.s., měly k financování leasingu výhrady. S autoleasing, a.s. nefinancuje nákupy techniky v zahraničí a společnost Volk's Bank Leasing, a.s. nevyhovovalo stáří pořizované techniky. Dle jejich vnitřních předpisů financují techniku do stáří 6 let.

## 7.2 Vyhodnocení leasingových nabídek

Způsob výpočtu v tabulce:

**Pořizovací cena v Kč** = Cena EURA dle leasingové spol. x Pořizovací cena v EURO.

**Nájemné bez DPH** = Pořizovací cena v Kč x Nájemné v % z PC.

**Celkem zapláceno bez DPH** = Doba leasingu/počet splátek x Nájemné bez DPH.

**Zapláceno "navíc"** = Celkem zapláceno bez DPH - Pořizovací cena v Kč.

**Tab. 7: Autobus VDL Magiq XHD 14-430**

<b>VDL BOVA Magiq XHD 14-430</b>	<b>ČSOB Leasing</b>	<b>Unicredit leasing</b>	<b>Unileasing</b>	<b>Raiffeisen</b>
<b>Pořizovací cena v EURO</b>	<b>89 000</b>	<b>89 000</b>	<b>89 000</b>	<b>89 000</b>
Cena EURA dle ČNB .6.2011 (v Kč)	24,50	24,50	24,50	24,50
Cena EURA dle leasingové spol. (v Kč)	24,80	24,82	24,78	24,90
<b>Pořizovací cena (v Kč)</b>	<b>2 207 200</b>	<b>2 208 980</b>	<b>2 205 420</b>	<b>2 216 100</b>
Akontace bez DPH (v Kč)	0	0	0	0
Doba leasingu	72	72	72	72
Jednorázová splátka předem (v Kč)	0	0	0	0
<b>Nájemné bez DPH (v Kč)</b>	<b>38 847</b>	<b>39 099</b>	<b>39 918</b>	<b>39 003</b>
Nájemné v % z PC	1,76	1,77	1,81	1,76
Poplatek za uzavření smlouvy (v Kč)	0	0	0	0
Zůstatková hodnota na konci (v Kč)	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>Celkem zapláceno bez DPH (v Kč)</b>	<b>2 796 984</b>	<b>2 815 128</b>	<b>2 874 103</b>	<b>2 808 216</b>
<b>Zapláceno "navíc" (v Kč)</b>	<b>589 784</b>	<b>606 148</b>	<b>668 683</b>	<b>592 116</b>

Zdroj: vlastní zpracování.

**Tab. 8: Autobus VDL BOVA Futura FHD 14-430**

<b>VDL BOVA Futura FHD 14-430</b>	<b>ČSOB Leasing</b>	<b>Unicredit leasing</b>	<b>Unileasing</b>	<b>Raiffeisen</b>
<b>Pořizovací cena v EURO</b>	<b>87 000</b>	<b>87 000</b>	<b>87 000</b>	<b>87 000</b>
Cena EURA dle ČNB .6.2011 (v Kč)	24,50	24,50	24,50	24,50
Cena EURA dle leasingové spol. (v Kč)	24,80	24,82	24,78	24,90
<b>Pořizovací cena (v Kč)</b>	<b>2 157 600</b>	<b>2 159 340</b>	<b>2 155 860</b>	<b>2 166 300</b>
Akontace bez DPH (v Kč)	0	0	0	0
Doba leasingu	72	72	72	72
Jednorázová splátka předem (v Kč)	0	0	0	0
<b>Nájemné bez DPH (v Kč)</b>	<b>37 543</b>	<b>37 788</b>	<b>38 374</b>	<b>37 693</b>
Nájemné v % z PC	1,74	1,75	1,78	1,74
Poplatek za uzavření smlouvy (v Kč)	0	0	0	0
Zůstatková hodnota na konci (v Kč)	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>Celkem zapláceno bez DPH (v Kč)</b>	<b>2 703 116</b>	<b>2 720 736</b>	<b>2 762 928</b>	<b>2 713 896</b>
<b>Zapláceno "navíc" (v Kč)</b>	<b>545 496</b>	<b>561 396</b>	<b>607 068</b>	<b>547 596</b>

Zdroj: vlastní zpracování.

Z výše uvedené tabulky vykazuje nejvýhodnější nabídku společnost ČSOB. Ta ale nenabízí havarijní pojištění a připojištění čelního skla. V případě „dokoupení“ tohoto produktu by firma musela doplatit za trvání leasingové smlouvy cca 580 tis. Kč. Po započtení těchto nákladů není nabídka ČSOB zajímavá.

Jako druhá nejlepší nabídka se zdá nabídka od společnosti Raiffeisen leasing. Ta však požaduje u starší techniky další zajištění.

Třetí nabídka od společnosti UniCredti leasing vyhovuje nejvíce potřebám společnosti DPMLJ, a.s. Nabízí dobu splácení 72 měsíců, havarijní a povinné pojištění a navíc v ceně havarijního pojištění je i připojištění čelního skla. V případě, kdy firma převáží velké množství cestujících je i velmi důležité finanční krytí z povinného ručení. Zde nabídla společnost Unicredit Leasing nejvyšší krytí 70 milionů na hmotné škody a 70 milionů na újmu na zdraví.

Velmi důležitým aspektem celé záležitosti byla velmi dobrá finanční pověst dopravního podniku, který od všech uvedených společností v tabulkách 7 a 8 obdržel výjimku na stáří pořizované techniky. Všeobecně platí, že technika starší 6 let se nefinancuje formou leasingu, ale spotřebitelským úvěrem, který je ovšem výrazně dražší.

## 8 Skutečná skladba vybraných nákladů

V této kapitole autor podrobně rozebere vybrané náklady v návaznosti na kilometrové proběhy. Důraz bude dán na náklady, které úzce souvisí se stářím techniky (silniční daň, mýto, náklady na opravy a údržbu, spotřeba PHM a zdroje financování). Autor nebude rozebírat náklady, které nelze ovlivnit a které musí být hrazeny vždy. Mezi ně patří mzdové náklady, odvody na sociální a zdravotní pojištění, povinné ručení, režijní a správní náklady atd.

Rozbor nákladů bude proveden na vozech, které společnost vlastnila od 1. 1. 2011 do 1. 1. 2012. Současně u každého vozu budou uvedeny měsíční kilometrové proběhy. Na základě nich bude stanoven průměrný kilometrový náklad, který bude porovnán s nákladem, který by vznikl při pořízení nové techniky, a to na leasing nebo z vlastních zdrojů, respektive na výhodnější bankovní úvěr. Tím firma využije daňového štítu a vlastní prostředky použije na jiné investiční záměry.

Vybrané vstupní veličiny jsou uvedeny v samostatných tabulkách. Tímto krokem autor zpřehlednil nákladové tabulky jednotlivých autobusů, v nich již tato data uvedena nebudou.

**Tab. 9: Ceny PHM v roce 2011**

Měsíc	Cena PHM/1 litr	Měsíc	Cena PHM/1 litr
leden	25,40 Kč	červenec	26,71 Kč
únor	25,50 Kč	srpen	26,68 Kč
březen	26,33 Kč	září	26,73 Kč
duben	26,93 Kč	říjen	26,99 Kč
květen	26,88 Kč	listopad	27,28 Kč
červen	26,73 Kč	prosinec	27,62 Kč

Zdroj: vlastní zpracování.

## Mýtné sazby pro BUS a TIR

**Tab. 10: Mýtné sazby pro dálnice (od 1. 1. 2011 do 31. 8. 2011)**

Mýtné sazby pro vozidla [Kč/km] pro ostatní dobu v týdnu								
Emisní třída Euro 0-II			Emisní třída Euro III-IV			Emisní třída Euro V+		
počet náprav								
2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
3,34	5,67	8,24	2,61	4,45	6,44	1,67	2,85	4,12

Zdroj: Tab. sazeb mýtného. In *MytoCZ* [online]. MytoCZ. [vid. 2013-05-04].

Dostupné z: <http://mytocz.eu/cs/mytny-system/sazby-mytneho/index.html>

**Tab. 11: Mýtné sazby pro rychlostní komunikace (od 1. 1. 2011 do 31. 8. 2011)**

Mýtné sazby pro vozidla [Kč/km] pátek od 15.00 do 21.00								
Emisní třída Euro 0-II			Emisní třída Euro III-IV			Emisní třída Euro V+		
počet náprav								
2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
1,58	2,74	3,92	1,23	2,14	3,06	0,79	1,37	1,96

Zdroj: Tab. sazeb mýtného. In *MytoCZ* [online]. MytoCZ. [vid. 2013-05-04].

Dostupné z: <http://mytocz.eu/cs/mytny-system/sazby-mytneho/index.html>

**Tab. 12: Mýtné sazby pro dálnice v pátek (od 1. 1. 2011 do 31. 8. 2011)**

Mýtné sazby pro vozidla [Kč/km] pro ostatní dobu v týdnu								
Emisní třída Euro 0-II			Emisní třída Euro III-IV			Emisní třída Euro V+		
počet náprav								
2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
4,24	8,10	11,76	3,31	6,35	9,19	2,12	4,06	5,88

Zdroj: Tab. sazeb mýtného. In *MytoCZ* [online]. MytoCZ. [vid. 2013-05-04].

Dostupné z: <http://mytocz.eu/cs/mytny-system/sazby-mytneho/index.html>

**Tab. 13: Mýtné sazby pro rychlostní komunikace v pátek (od 1. 1. do 31. 8. 2011)**

Mýtné sazby pro vozidla [Kč/km] pro ostatní dobu v týdnu								
Emisní třída Euro 0-II			Emisní třída Euro III-IV			Emisní třída Euro V+		
počet náprav								
2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
2,00	3,92	5,60	1,56	3,06	4,38	1,00	1,96	2,80

Zdroj: Tab. sazeb mýtného. In *MytoCZ* [online]. MytoCZ. [vid. 2013-05-04].

Dostupné z: <http://mytocz.eu/cs/mytny-system/sazby-mytneho/index.html>

**Tab. 14: Mýtné sazby pro autobusy na dálnicích a rychlostních komunikacích od 1. 9. 2011**

Mýtné sazby pro vozidla [Kč/km] pro ostatní dobu v týdnu								
Emisní třída Euro 0-II			Emisní třída Euro III-IV			Emisní třída Euro V+		
počet náprav								
2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
1,38	1,38	1,38	1,00	1,00	1,00	0,80	0,80	0,80

Zdroj: Tab. sazeb mýtného. In *MytoCZ* [online]. MytoCZ. [vid. 2013-05-04].

Dostupné z: <http://mytocz.eu/cs/mytny-system/sazby-mytneho/index.html>

V roce 2011 přistoupilo Ministerstvo dopravy k podpoře veřejné autobusové dopravy a k 1. 9. 2011 došlo ke snížení a sjednocení sazeb mýta dle emisních tříd (nepřímo dle stáří autobusů). Plně se potlačilo kritérium počtu náprav. Jediným kritériem se stala emisní třída autobusu. Tímto opatřením mělo dojít k omlazení vozového parku a ke zvýšení bezpečnosti v silniční dopravě.

**Tab. 15: Silniční daně flotily DPMLJ k 1. 1. 2011**

Při počtu náprav	Hmotnosti	Roční sazba daně (v Kč)
<b>2 nápravy</b>	nad 13 t do 14 t	14 700
	nad 14 t do 15 t	16 500
	nad 15 t do 18 t	23 700
	nad 18 t do 21 t	29 100
	nad 21 t do 24 t	35 100
	nad 24 t do 27 t	40 500
	nad 27 t	46 200
<b>3 nápravy</b>	nad 19 t do 21 t	17 400
	nad 21 t do 23 t	21 300
	nad 23 t do 26 t	27 300
	nad 26 t do 31 t	36 600
	nad 31 t do 36 t	43 500
	nad 36 t	50 400
<b>4 nápravy a více náprav</b>	do 18 t	8 400
	nad 18 t do 21 t	10 500
	nad 21 t do 23 t	14 100
	nad 23 t do 25 t	17 700
	nad 25 t do 27 t	22 200
	nad 27 t do 29 t	28 200
	nad 29 t do 32 t	33 300
	nad 32 t do 36 t	39 300
	nad 36 t	44 100
<b>Snížení sazby daně silniční</b>		
Podle §6 odst. 6 a 7 ZDS se od první registrace vozidla v České republice nebo v zahraničí snižuje roční sazba daně pod dobu 9 let (celkem 108 kalendářních měsíců) následovně:		
o 48 % po dobu prvních 36 kalendářních měsíců,		
o 40 % po dobu následujících 36 kalendářních měsíců		
o 25 % po dobu dalších 36 kalendářních měsíců.		
<b>Zvýšení sazby daně silniční:</b>		
U vozidel registrovaných poprvé v České republice nebo v zahraničí do 31. prosince 1989 se sazba daně podle odstavců 1 a 2 zvyšuje o 25 %.		

Zdroj: vlastní zpracování.



Pro účely diplomové práce budou dále zveřejněny nákladové tabulky jen u vybraných autobusů, a to v přímé vazbě na porovnání nákladů. Autor bude porovnávat shodně kapacitní autobusy. Některé autobusy, které byly v roce 2011 vyřazeny nebo jsou určeny pro speciální práce, kde nelze předpokládat navýšení počtu ujetých km (přepravy autobusy Karosa řady 700 pro základní a mateřské školy) porovnávány nebudou, protože závěry by byly neobjektivní a tendenční.

Pro účely srovnání staré techniky s novou technikou byly vybrány autobusy ev. č. 485, 486, 487, 489 a 490. Pro objektivnost srovnání budou všechny nově zamýšlené autobusy srovnány s kilometrovým oběhem autobusu BOVA Futura ev. č. 490. V další části jsou ucelené nákladové listy výše uvedené techniky.

Způsob výpočtu v tabulce:

**Spotřeba PHM (v Kč) = (Ujeto km/100) \* Cena PHM z tabulky č. 5.**

**Silniční daň (v Kč) = Roční sazba daně z tabulky č. 8/12 \* počet měsíců ve čtvrtletí.**

**Náklady na mýto ... = Ujeto km \* sazby z tabulky č. 6 (dle počtu náprav a emisních skupin.**

**Odpis = Pořizovací cena autobusu/počet odepisovaných měsíců (data z tabulky č. 2).**

**Tab. 16: MAN LION TOP Coach, ev. č. 485**

Parametr	Ujeto km	Průměrná spotřeba na 100 km (v l)	Spotřeba PHM (v Kč)	Náklady na opravy a údržbu (v Kč)	Silniční daň (v Kč)	Náklady na mýto EURO II (v Kč)	Odpis leasing (v Kč)	Havarijní pojištění (v Kč)
srpen	3 471	28,37	26 272,40	63 468,04		3 831,98	25 000	0,00
září	8 643	30,64	70 786,79	58 694,19	4 550	9 541,87	25 000	0,00
říjen	11 629	31,55	99 024,95	21 363,03		12 838,42	25 000	0,00
listopad	1 801	30,81	15 137,35	115 773,60		1 988,30	25 000	0,00
prosinec	4 569	32,81	41 404,84	7 254,16	6 825	5 044,18	25 000	0,00
<b>Celkem</b>	<b>30 113</b>	<b>30,84</b>	<b>252 626,32</b>	<b>266 553,02</b>	<b>11 375</b>	<b>33 244,75</b>	<b>125 000</b>	<b>0,00</b>
<b>Náklady celkem (v Kč)</b>		<b>688 799,10</b>						
<b>Náklad na 1km (v Kč)</b>		<b>22,87</b>						

Zdroj: vlastní zpracování.

Poznámka: Autobus byl pořízen k 1. 8. 2011.

**Tab. 17: VDL BOVA Magiq XHD 14-430, ev. č. 486**

Parametr	Ujeto km	Průměrná spotřeba na 100 km (v l)	Spotřeba PHM (v Kč)	Náklady na opravy a údržbu (v Kč)	Silniční daň (v Kč)	Náklady na mýto EURO III (v Kč)	Odpis leasing (v Kč)	Havarijní pojištění (v Kč)
červen	1 421	38,21	14 513,43	87 703,14	1 706,25	1 136,80	39 900	4 166,67
červenec	6 703	31,01	55 519,41	45 645,00		5 362,40	39 900	4 166,67
srpen	6 703	26,61	47 588,27	16 101,02		5 362,40	39 900	4 166,67
září	7 172	31,06	59 544,37	83 481,05	5 118,75	5 737,60	39 900	4 166,67
říjen	9 879	31,70	84 523,04	3 993,12		7 903,20	39 900	4 166,67
listopad	11 413	31,36	97 638,31	200,56		9 130,40	39 900	4 166,67
prosinec	10 761	33,02	98 141,65	24 549,35	5 118,75	8 608,80	39 900	4 166,67
<b>Celkem</b>	<b>54 052</b>	<b>31,85</b>	<b>457 468,49</b>	<b>261 673,24</b>	<b>11 943,75</b>	<b>43 241,60</b>	<b>279 300</b>	<b>29 166,67</b>
Náklady celkem (v Kč)		<b>1 082 793,74</b>						
Náklad na 1km (v Kč)		<b>20,03</b>						

Zdroj: vlastní zpracování.

Poznámka: Autobus byl pořízen k 1. 6. 2011.

**Tab. 18: VDL BOVA Futura FHD 14-430, ev. č. 487**

Parametr	Ujeto km	Průměrná spotřeba na 100 km (v l)	Spotřeba PHM (v Kč)	Náklady na opravy a údržbu (v Kč)	Silniční daň (v Kč)	Náklady na mýto EURO III (v Kč)	Odpis leasing (v Kč)	Havarijní pojištění (v Kč)
květen	682	1,00	183,32	382,40		545,60	39 100	4 166,67
červen	10 488	26,32	73 786,60	45 551,02	3 412,50	8 390,40	39 100	4 166,67
červenec	6 260	25,55	42 720,78	28 954,00		5 008,00	39 100	4 166,67
srpen	9 970	27,33	72 697,69	39 478,55		7 976,00	39 100	4 166,67
září	7 301	31,36	61 200,84	24 655,95	5 118,75	5 840,80	39 100	4 166,67
říjen	9 464	30,62	78 213,69	14 168,00		7 571,20	39 100	4 166,67
listopad	7 414	31,76	64 235,84	59 878,16		5 931,20	39 100	4 166,67
prosinec	3 798	33,15	34 774,60	63 215,78	5 118,75	3 038,40	39 100	4 166,67
<b>Celkem</b>	<b>55 377</b>	<b>25,89</b>	<b>427 813,37</b>	<b>276 283,86</b>	<b>13 650,00</b>	<b>44 301,60</b>	<b>312 800</b>	<b>33 333,36</b>
Náklady celkem (v Kč)		<b>1 108 182,19</b>						
Náklad na 1km (v Kč)		<b>20,01</b>						

Zdroj: vlastní zpracování.

Poznámka: Autobus byl pořízen k 1. 5. 2011.

**Tab. 19: VDL BOVA Futura FHD 12-380, ev. č. 489**

Parametr	Ujeto km	Průměrná spotřeba na 100 km (v l)	Spotřeba PHM (v Kč)	Náklady na opravy a údržbu (v Kč)	Silniční daň (v Kč)	Náklady na mýto EURO III (v Kč)	Odpis leasing (v Kč)	Havarijní pojištění (v Kč)
leden	4 076	38,06	39 403,67	102 967,14		4 499,90	21 386	0,00
únor	5 239	34,16	45 635,88	53 799,88		5 783,86	21 386	0,00
březen	6 137	27,86	45 018,20	53 639,20	7 275	6 775,25	21 386	0,00
duben	9 350	29,10	73 272,49	30 188,72		10 322,40	21 386	0,00
květen	5 162	27,70	38 435,01	54 047,08		5 698,85	21 386	0,00
červen	1 571	31,12	13 068,17	52 679,89	7 275	1 734,38	21 386	0,00
<b>Celkem</b>	<b>31 535</b>	<b>31,33</b>	<b>254 833,42</b>	<b>347 321,91</b>	<b>14 550</b>	<b>34 814,64</b>	<b>128 316</b>	<b>0,00</b>
Náklady celkem (v Kč)		779 835,97						
Náklad na 1km (v Kč)		24,73						

Zdroj: vlastní zpracování.

Poznámka: Autobus byl k 30. 6. 2011 prodán.

**Tab. 20: VDL BOVA Futura XHD 12-400, ev. č. 490**

Parametr	Ujeto km	Průměrná spotřeba na 100 km (v l)	Spotřeba PHM (v Kč)	Náklady na opravy a údržbu (v Kč)	Silniční daň (v Kč)	Náklady na mýto EURO III (v Kč)	Odpis leasing (v Kč)	Havarijní pojištění (v Kč)
leden	10 056	33,94	86 690,36	55 397 Kč		11 101,82	20 586	0,00
únor	12 210	29,81	92 814,93	3 338 Kč		13 479,84	20 586	0,00
březen	11 801	28,35	88 089,21	12 000 Kč	7 275	13 028,30	20 586	0,00
duben	7 867	34,99	74 129,22	11 843 Kč		8 685,17	20 586	0,00
květen	8 684	26,56	61 997,92	51 516 Kč		9 587,14	20 586	0,00
červen	10 916	28,06	81 874,78	28 639 Kč	7 275	12 051,26	20 586	0,00
červenec	8 064	29,35	63 216,80	17 720 Kč		8 902,66	20 586	0,00
srpen	7 238	29,96	57 855,71	82 457 Kč		7 990,75	20 586	0,00
září	9 691	30,49	78 981,43	71 890 Kč	7 275	10 698,86	20 586	0,00
říjen	12 695	29,24	100 187,37	46 154 Kč		14 015,28	20 586	0,00
listopad	11 609	32,58	103 178,75	88 176 Kč		12 816,34	20 586	0,00
prosinec	9 475	34,00	88 977,83	155 537 Kč	7 275	10 460,40	20 586	0,00
<b>Celkem</b>	<b>120 306</b>	<b>30,61</b>	<b>977 994,31</b>	<b>624 667 Kč</b>	<b>29 100</b>	<b>132 817,82</b>	<b>247 032</b>	<b>0,00</b>
Náklady celkem (v Kč)		2 011 610,78						
Náklad na 1km (v Kč)		16,72						

Zdroj: vlastní zpracování.

Na základě technicko-provozních informací, které poskytla autorovi společností VDL, byly v souladu s kilometrovými průběhy staré techniky provedeny kvalifikované odhady nákladů u nové techniky. Odhady jsou zpracovány ve dvou variantách. První varianta je nákup nové techniky na finanční leasing a druhá varianta je nákup z vlastních prostředků společnosti. U varianty nákupu techniky z vlastních prostředků budou pro další výpočty zahrnuty odpisy v délce 72 měsíců.

## 8.1 Varianta I. – Nákup techniky na finanční leasing

Základní údaje k nové technice v délce 12 metrů, ekvivalent ev. č. 489 a 490:

Způsob výpočtu v tabulce:

Požizovací cena v Kč = Požizovací cena v EURO \* kurz CZK/1EURO)

Název autobusu:	VDL Futura2 FHD2 122-410
Požizovací cena v EURO:	214 000,-
Požizovací cena v Kč:	5 457 000,- (při kurzu 25,50 Kč/1 Euro)
Doba leasingu v měsících:	72
Akontace v Kč:	0,-
Roční úroková sazba:	9,26 %
Leasingová splátka:	101 560,83 Kč
Havarijní pojištění v Kč:	0,- (v ceně leasingu)
Průměrná spotřeba PHM v Litrech:	23,5 (data od výrobce)
Emisní skupina v EURO:	V.
Silniční daň v Kč:	29 100,- snížena na 15 132,-
Roční proběh v km:	120 306

**Tab. 21: Nákladová Tab. - finanční leasing – BUS v délce 12 metrů**

Parametr	Ujeto km	Průměrná roční spotřeba na 100 km (v l)	Spotřeba PHM (v Kč)	Náklady na opravy a údržbu (v Kč)	Silniční daň (v Kč)	Náklady na mýto EURO V (v Kč)	Leasing (v Kč)	Havarijní pojištění (v Kč)
leden	10 056	23,50	60 024,26	2 500		5 631,36	101 560,83	0,00
únor	12 210	23,50	73 168,43	2 500		6 837,60	101 560,83	0,00
březen	11 801	23,50	73 019,28	2 500	3 783	6 608,56	101 560,83	0,00
duben	7 867	23,50	49 786,70	2 500		4 405,52	101 560,83	0,00
květen	8 684	23,50	54 855,09	2 500		4 863,04	101 560,83	0,00
červen	10 916	23,50	68 569,40	2 500	3 783	6 112,96	101 560,83	0,00
červenec	8 064	23,50	50 616,52	2 500		4 515,84	101 560,83	0,00
srpen	7 238	23,50	45 380,81	2 500		4 053,28	101 560,83	0,00
září	9 691	23,50	60 874,50	2 500	3 783	5 426,96	101 560,83	0,00
říjen	12 695	23,50	80 519,94	2 500		7 109,20	101 560,83	0,00
listopad	11 609	23,50	74 422,98	2 500		6 501,04	101 560,83	0,00
prosinec	9 475	23,50	61 499,38	2 500	3 783	5 306,00	101 560,83	0,00
<b>Celkem</b>	<b>120 306</b>	<b>23,50</b>	<b>752 737,29</b>	<b>30 000</b>	<b>15 132</b>	<b>67 371,36</b>	<b>1 218 730,00</b>	<b>0,00</b>
Náklady celkem (v Kč)		<b>2 083 970,65</b>						
Náklad na 1km (v Kč)		<b>17,32</b>						

Zdroj: vlastní zpracování.

Základní údaje k nové technice v délce 14 metrů, ekvivalent ev. č. 485, 486 a 487:

Název autobus:	VDL Futura2 FHD2 139-460
Pořizovací cena v Euro:	244 000,-
Pořizovací cena v Kč:	6 222 000,- (při kurzu 25,50 Kč / 1 Euro)
Doba leasingu v měsících:	72
Akontace v Kč:	0,-
Měsíční leasingová splátka:	115 798,33 Kč
Havarijní pojištění v Kč:	0,- (v ceně leasingu)
Průměrná spotřeba PHM v Litrech:	24,5 (data od výrobce)
Emisní skupina v EURO:	V.
Silniční daň v Kč:	27 300,- snížena na 14 196,-
Roční průběh v km:	120 306

**Tab. 22: Nákladová Tab. - finanční leasing – BUS v délce 14 metrů**

Parametr	Ujeto km	Průměrná roční spotřeba na 100 km (v l)	Spotřeba PHM (v Kč)	Náklady na opravy a údržbu (v Kč)	Silniční daň (v Kč)	Náklady na mýto EURO V (v Kč)	Leasing (v Kč)	Havarijní pojištění (v Kč)
leden	10 056	24,50	62 578,49	2 500,00		5 631,36	115 798,33	0,00
únor	12 210	24,50	76 281,98	2 500,00		6 837,60	115 798,33	0,00
březen	11 801	24,50	76 126,48	2 500,00	3 549,00	6 608,56	115 798,33	0,00
duben	7 867	24,50	51 905,29	2 500,00		4 405,52	115 798,33	0,00
květen	8 684	24,50	57 189,35	2 500,00		4 863,04	115 798,33	0,00
červen	10 916	24,50	71 487,25	2 500,00	3 549,00	6 112,96	115 798,33	0,00
červenec	8 064	24,50	52 770,41	2 500,00		4 515,84	115 798,33	0,00
srpen	7 238	24,50	47 311,91	2 500,00		4 053,28	115 798,33	0,00
září	9 691	24,50	63 464,91	2 500,00	3 549,00	5 426,96	115 798,33	0,00
říjen	12 695	24,50	83 946,32	2 500,00		7 109,20	115 798,33	0,00
listopad	11 609	24,50	77 589,91	2 500,00		6 501,04	115 798,33	0,00
prosinec	9 475	24,50	64 116,38	2 500,00	3 549,00	5 306,00	115 798,33	0,00
<b>Celkem</b>	<b>120 306</b>	<b>24,50</b>	<b>784 768,67</b>	<b>30 000,00</b>	<b>14 196,00</b>	<b>67 371,36</b>	<b>1 389 580,00</b>	<b>0,00</b>
Náklady celkem (v Kč)		<b>2 285 916,03</b>						
Náklad na 1km (v Kč)		<b>19,00</b>						

Zdroj: vlastní zpracování.

## 8.2 Varianta II. - Nákup techniky z vlastních prostředků

Společnost nakoupí techniku tzv. z vlastních prostředků, ale tyto prostředky si půjčí u komerční banky za velmi výhodných podmínek. Banka nabídla šestiletý úvěr s následujícím upřesněním. Úrok bude složen z měsíční sazby České národní banky tzv. PRIBORu a 1,25% přírážky (marže) banky. Průměrná sazba měsíčního PRIBORU se v roce 2011 pohybovala na hranici 0,83%, spolu s marží banky byl úrok stanoven na 2,08%. Vzhledem k tomu, že úroky z úvěru jsou daňově uznatelné, firma využije tzv. daňového štítu.

### Vzorec 1: Výpočet Anuitní splátky pro autobus v délce 12 metrů.

$$\text{Vzorec: } A = U * \frac{i * (1+i)^n}{(1+i)^n - 1} \quad (1)$$

U – výše úvěru, v našem případě 5 457 000,- Kč.

i – výše měsíčního úroku, tj. 2,08%/12 měsíci.

n – počet úročených období (72 měsíců, shodné s leasingovými podmínkami).

Měsíční anuitní splátka byla stanovena (vypočtena) ve výši 80 684,99 Kč

Název autobus:	VDL Futura2 FHD2 122-410
Pořizovací cena v Euro:	214 000,-
Pořizovací cena v Kč:	5 457 000,- (při kurzu 25,50 Kč/1 Euro)
Počet anuitních splátek v měsících:	72
Měsíční anuitní splátka úvěru:	80 684,99 Kč
Havarijní pojištění v Kč:	5 000,-
Průměrná spotřeba PHM v Litrech:	23,5 (data od výrobce)
Emisní skupina v EURO:	V.
Silniční daň v Kč:	29 100,- snížena na 15 132,-
Roční průběh v km:	120 306

**Tab. 23: Nákladová Tab. – vlastní prostředky - BUS v délce 12 metrů**

Parametr	Ujeto km	Průměrná roční spotřeba na 100 km (v l)	Spotřeba PHM (v Kč)	Náklady na opravy a údržbu (v Kč)	Silniční daň (v Kč)	Náklady na mýto EURO V (v Kč)	Anuitní splátka (v Kč)	Havarijní pojištění (v Kč)
leden	10 056	23,50	60 024,26	2 500		5 631,36	80 684,99	5 000
únor	12 210	23,50	73 168,43	2 500		6 837,60	80 684,99	5 000
březen	11 801	23,50	73 019,28	2 500	3 783	6 608,56	80 684,99	5 000
duben	7 867	23,50	49 786,70	2 500		4 405,52	80 684,99	5 000
květen	8 684	23,50	54 855,09	2 500		4 863,04	80 684,99	5 000
červen	10 916	23,50	68 569,40	2 500	3 783	6 112,96	80 684,99	5 000
červenec	8 064	23,50	50 616,52	2 500		4 515,84	80 684,99	5 000
srpen	7 238	23,50	45 380,81	2 500		4 053,28	80 684,99	5 000
září	9 691	23,50	60 874,50	2 500	3 783	5 426,96	80 684,99	5 000
říjen	12 695	23,50	80 519,94	2 500		7 109,20	80 684,99	5 000
listopad	11 609	23,50	74 422,98	2 500		6 501,04	80 684,99	5 000
prosinec	9 475	23,50	61 499,38	2 500	3 783	5 306,00	80 684,99	5 000
<b>Celkem</b>	<b>120 306</b>	<b>23,50</b>	<b>752 737,29</b>	<b>30 000</b>	<b>15 132</b>	<b>67 371,36</b>	<b>968 219,88</b>	<b>60 000</b>
<b>Náklady celkem (v Kč)</b>		<b>1 893 460,53</b>						
<b>Náklad na 1km (v Kč)</b>		<b>15,73</b>						

Zdroj: vlastní zpracování.

**Vzorec 2: Výpočet Anuitní splátky pro autobus v délce 14 metrů.**

$$\text{Vzorec: } A = U * \frac{i * (1+i)^n}{(1+i)^n - 1} \quad (2)$$

U – výše úvěru, v našem případě 5 457 000,- Kč.

i – výše měsíčního úroku, tj. 2,08%/12 měsíců.

n – počet úročených období (72 měsíců, shodné s leasingovými podmínkami).

Měsíční anuitní splátka byla stanovena (vypočtena) ve výši 80 684,99 Kč.

Název autobus:	VDL Futura2 FHD2 139-460
Požizovací cena v Euro:	244 000,-
Požizovací cena v Kč:	6 222 000,- (při kurzu 25,50 Kč/1 Euro)
Počet anuitních splátek v měsících:	72
Měsíční anuitní splátka úvěru:	91 995,98 Kč
Havarijní pojištění v Kč:	6 000,-
Průměrná spotřeba PHM v Litrech:	24,5 (data od výrobce)
Emisní skupina v EURO:	V.
Silniční daň v Kč:	27 300,- snížena na 14 196,-
Roční průběh v km:	120 306



**Tab. 24: Nákladová Tab. – vlastní prostředky - BUS v délce 14 metrů**

Parametr	Ujeto km	Průměrná roční spotřeba na 100 km (v l)	Spotřeba PHM (v Kč)	Náklady na opravy a údržbu (v Kč)	Silniční daň (v Kč)	Náklady na mýto EURO V (v Kč)	Anuitní splátka (v Kč)	Havarijní pojištění (v Kč)
leden	10 056	24,50	62 578,49	2 500		5 631,36	91 995,98	6 000
únor	12 210	24,50	76 281,98	2 500		6 837,60	91 995,98	6 000
březen	11 801	24,50	76 126,48	2 500	3 549	6 608,56	91 995,98	6 000
duben	7 867	24,50	51 905,29	2 500		4 405,52	91 995,98	6 000
květen	8 684	24,50	57 189,35	2 500		4 863,04	91 995,98	6 000
červen	10 916	24,50	71 487,25	2 500	3 549	6 112,96	91 995,98	6 000
červenec	8 064	24,50	52 770,41	2 500		4 515,84	91 995,98	6 000
srpen	7 238	24,50	47 311,91	2 500		4 053,28	91 995,98	6 000
září	9 691	24,50	63 464,91	2 500	3 549	5 426,96	91 995,98	6 000
říjen	12 695	24,50	83 946,32	2 500		7 109,20	91 995,98	6 000
listopad	11 609	24,50	77 589,91	2 500		6 501,04	91 995,98	6 000
prosinec	9 475	24,50	64 116,38	2 500	3 549	5 306,00	91 995,98	6 000
<b>Celkem</b>	<b>120 306</b>	<b>24,50</b>	<b>784 768,67</b>	<b>30 000</b>	<b>14 196</b>	<b>67 371,36</b>	<b>1 103 951,76</b>	<b>72 000</b>
<b>Náklady celkem (v Kč)</b>		<b>2 072 287,79Kč</b>						
<b>Náklad na 1km (v Kč)</b>		<b>17,22 Kč</b>						

Zdroj: vlastní zpracování.

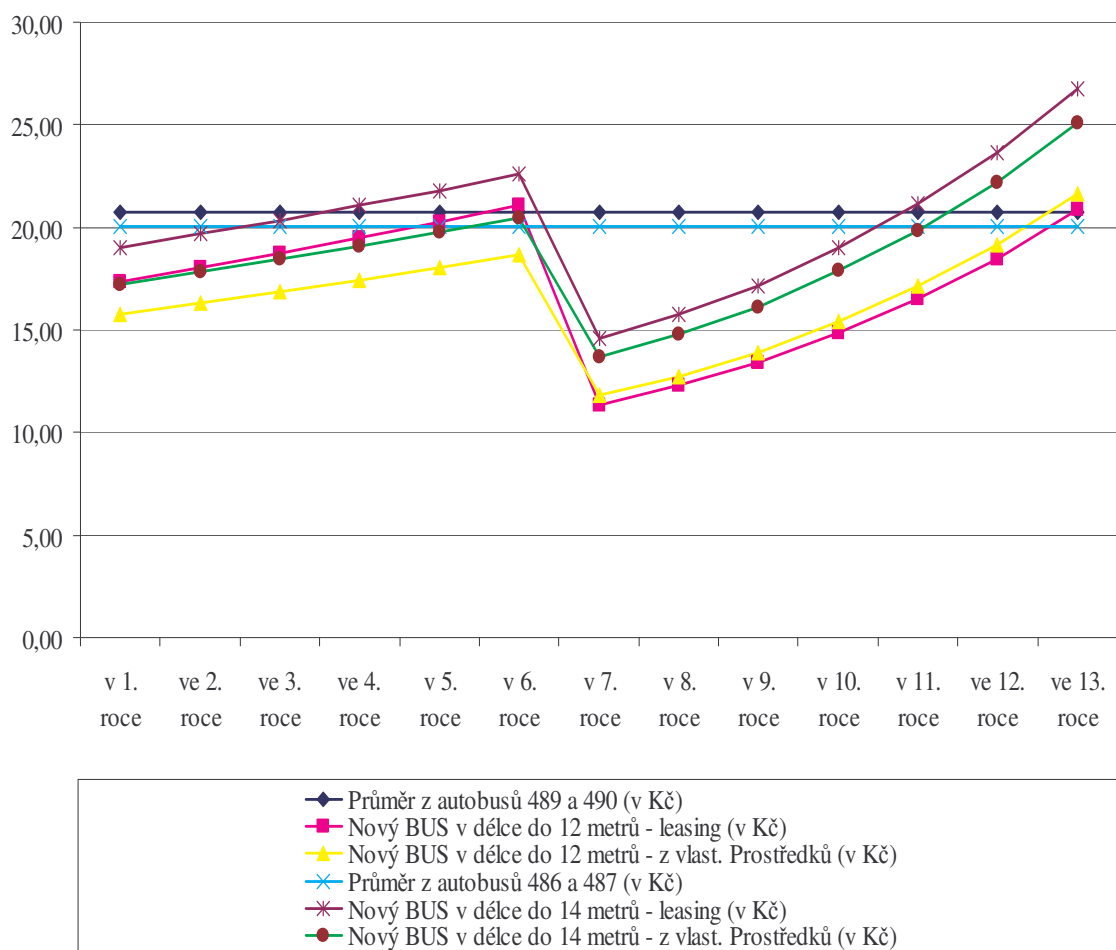
### 8.3 Porovnání nákladů na 1 km

Ve výše uvedených tabulkách byly vypočteny a uvedeny skutečné a odhadované náklady na 1 km z předem známých veličin. Nyní si je všechny zobrazíme v jedné tabulce. U nové techniky provedeme simulaci zvyšujících se nákladů ve vazbě na počet již ujetých km. Z tabulek číslo 17 a 18 známe skutečné náklady autobusů provozovaných 8 let a z tabulek číslo 20 a 21 známe náklady na provozování autobusů o stáří 13 let.

**Tab. 25: Přehled nákladových km pro jednotlivé autobusy**

Parametr	Náklad na 1 km												
	v 1. roce	ve 2. roce	ve 3. roce	ve 4. roce	v 5. roce	v 6. roce	v 7. roce	v 8. roce	v 9. roce	v 10. roce	v 11. roce	ve 12. roce	ve 13. roce
Průměr z autobusů 489 a 490 (v Kč)													20,73
Najeto (v tis. km)													1 300
Nový BUS v délce do 12 metrů - leasing. (v Kč)	17,32	18,01	18,73	19,48	20,26	21,07	11,37	12,28	13,39	14,86	16,49	18,47	20,88
Najeto (v tis. km)	120	240	360	481	601	721	791	861	931	1001	1071	1141	1 211
Nový BUS v délce do 12 metrů - z vlast. prostředků (v Kč)	15,73	16,28	16,85	17,44	18,05	18,68	11,80	12,75	13,89	15,42	17,12	19,17	21,67
Najeto (v tis. km)	120	240	360	481	601	721	791	861	931	1001	1071	1141	1 211
Průměr z autobusů 486 a 487 (v Kč)								20,02					
Najeto (v tis. km)								825					
autobus 485												22,87	
Najeto (v tis. km)												1270	
Nový BUS v délce do 14 metrů - leasing. (v Kč)	19,00	19,67	20,35	21,07	21,80	22,57	14,57	15,73	17,15	19,03	21,13	23,66	26,74
Najeto (v tis. km)	120	240	360	481	601	721	791	861	931	1 001	1 071	1 141	1 211
Nový BUS v délce do 14 metrů - z vlast. prostředků (v Kč)	17,22	17,82	18,45	19,09	19,76	20,45	13,68	14,77	16,10	17,87	19,84	22,22	25,11
Najeto (v tis. km)	120	240	360	481	601	721	791	861	931	1 001	1 071	1 141	1 211

Zdroj: vlastní zpracování.



Obrázek 12: Vývoj nákladových km pro jednotlivé autobusy

Zdroj: vlastní zpracování.

Z výše uvedených dat je zřejmé, že nově pořízená dopravní technika je v absolutním součtu méně nákladově náročná, než technika, kterou společnost pořídila jako zánovní (ojetou). Tento závěr však nelze paušálně použít pro všechny zdroje financování v celé jejich časové ose.

Nyní autor okomentuje jednotlivé typy financování ve vazbě na typ autobusu.

První bude okomentován nový autobus o délce 12 metrů pořízený na finanční leasing. Tento autobus je pro dopravce v porovnání se zánovní technikou výhodnější v prvních 4 letech a 3 měsících provozování, to proto, že v prvních 12 měsících se vše opravuje tzv. na záruku a dopravce hradí jen úkony svázané s prohlídkami, které jsou nutné pro získání a udržení záruky. Jmenovitě se jedná o výměnu olejů v motoru, převodovce, hydraulickém okruhu, preventivní prohlídky ostatních částí autobusu předepsané výrobcem. Po uplynutí

záruční doby přejdou opravy na dopravce. Vzhledem k nízkému stáří autobusů se mnoho neopravuje.

V součtu s povinností hradit leasingové splátky to znamená, že autobus je od 4 let a 3 měsíců nákladově dražší než starší autobus. Tento stav trvá 1 rok a 9 měsíců do doplacení leasingu, pak se náklady na provozování autobusu skokově sníží o 8,- Kč/1 km. Od toho okamžiku může dopravce autobusy nasazovat na méně lukrativní obchody s menším kilometrovým oběhem. V konečném součtu se tento autobus nákladově blíží 20 letým Karosám typu sedm set a zcela může převzít jejich práci pro školy a školky, aniž by na tom firma trčila. Větší opravy přicházejí v rozmezí 7 až 9 let. V tomto časovém rozmezí by dopravce měl přistoupit k obměně dopravní techniky.

Druhý komentář bude věnovaný novému autobusu o délce 14 metrů pořízeném na finanční leasing. I on se dopravci zprvopočátku vyplácí, ale na rozdíl od 12 metrového autobusu jen první 2 roky. Počátkem třetího roku je nákladově dražší než starší autobus. Tento stav trvá celé 4 roky a až po doplacení leasingu se jeho náklady skokově sníží jako u 12 metrového autobusu, ale o 8 Kč/1km na 13,57 Kč/1 km. Tento stav není ideální, protože proti sobě působí dva základní aspekty, a to stáří autobusu a jeho prodejnost koncovým zákazníkům. Kilometrové náklady rostou, ale tržby a ochota zákazníků autobus využít na lukrativní přepravy klesá. Tento fenomén bude podrobněji rozebrán v kapitole 7.4.

Třetí komentář bude patřit novému autobusu o délce 12 metrů pořízeného na úvěr, který po celou dobu splácení úvěru nedosáhl nákladově na autobus zánovní. Nejvíce se k sobě nákladově přiblížily v 6. roce provozování, kdy 12 metrový autobus byl provozován za 18,68 Kč a starší 12 metrový autobus za 20,73 Kč.

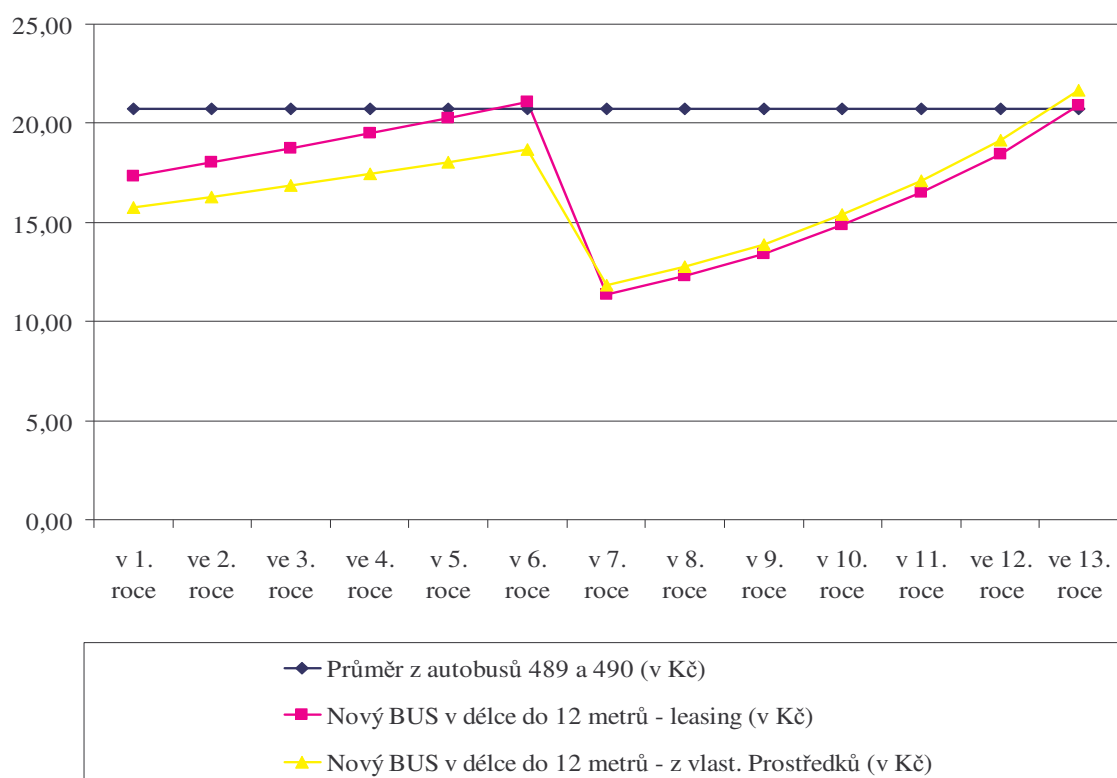
Čtvrtý komentář bude věnovaný novému autobusu o délce 14 metrů pořízeném na úvěr. I on se svému provozovateli ekonomicky vyplácí, ale jen prvních 5 let, pak obdobně jako leasingový autobus začíná být dražší než zánovní technika. Tento stav trvá celý 6 rok. Po doplacení úvěru se náklady na jeho provoz sníží o 8 Kč/1 km, shodně jako u leasingového autobusu.

Pro lepší názornost budou v následující tabulce porovnány finanční přínosy u jednotlivých typů pořízení. Za limitní náklady budou považovány již známé náklady zánovní techniky, a to pro autobus v délce 12 metrů a délce provozování 13 let - 20,73 Kč/1 km a pro autobus o délce 14 metrů a délce 8 provozování 8 let - 20,02 Kč/1 km.

**Tab. 26: Finanční efekt u 12 metrového autobusu**

Parametr	Náklad na km, uveden v Kč													Úspora celkem (v tis. Kč)
	v 1. roce	ve 2. roce	ve 3. roce	ve 4. roce	v 5. roce	v 6. roce	v 7. roce	v 8. roce	v 9. roce	v 10. roce	v 11. roce	ve 12. roce	ve 13. roce	
Nový BUS v délce do 12 metrů leasing. (v Kč)	17,32	18,01	18,73	19,48	20,26	21,07	11,37	12,28	13,39	14,86	16,49	18,47	20,88	
Najeto (v tis. km)	120	240	360	481	601	721	791	861	931	1 001	1 071	1 141	1 211	
<b>Úspora v roce (v tis. Kč)</b>	<b>410</b>	<b>326</b>	<b>240</b>	<b>150</b>	<b>56</b>	<b>-41</b>	<b>1 125</b>	<b>1 016</b>	<b>883</b>	<b>706</b>	<b>509</b>	<b>271</b>	<b>-17</b>	<b>5 637</b>
Nový BUS v délce do 12 metrů z vlast. prostředků (v Kč)	15,73	16,28	16,85	17,44	18,05	18,68	11,80	12,75	13,89	15,42	17,12	19,17	21,67	
Najeto (v tis. km)	120	240	360	481	601	721	791	861	931	1 001	1 071	1 141	1 211	
<b>Úspora v roce (v tis. Kč)</b>	<b>601</b>	<b>535</b>	<b>466</b>	<b>395</b>	<b>322</b>	<b>246</b>	<b>1 073</b>	<b>960</b>	<b>822</b>	<b>638</b>	<b>434</b>	<b>187</b>	<b>-112</b>	<b>6 571</b>

Zdroj: vlastní zpracování.



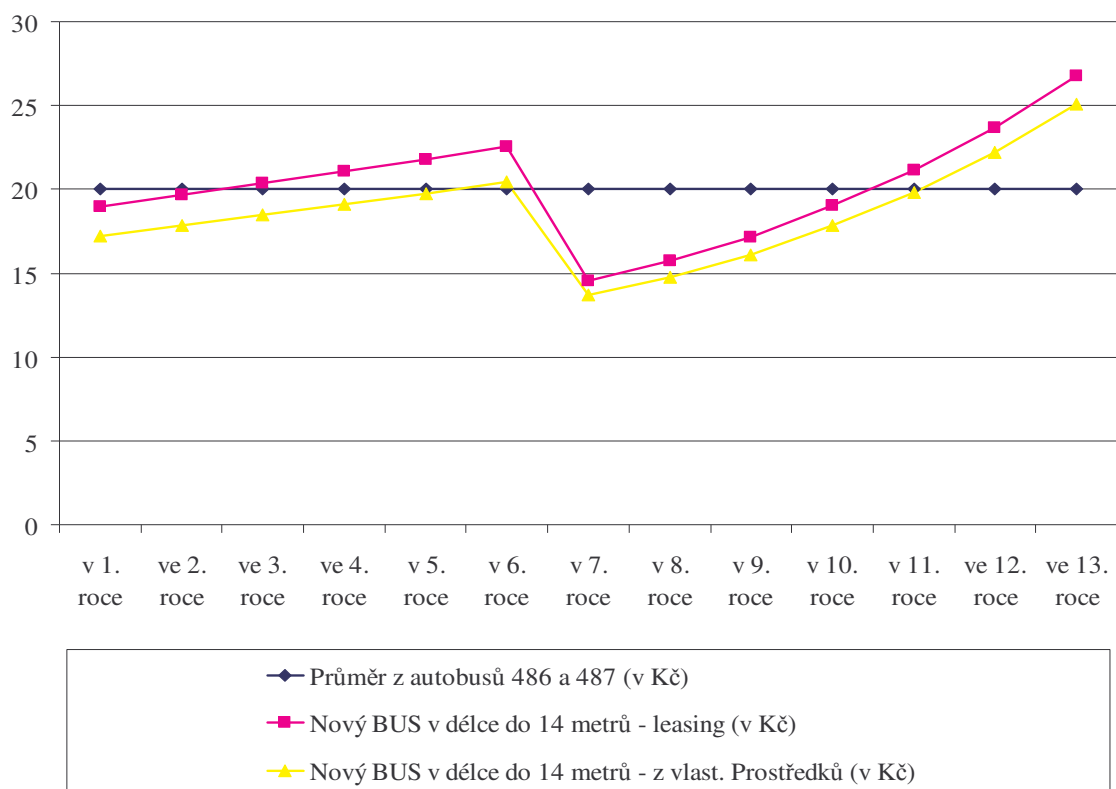
Obrázek 13: Vývoj nákladových km u autobusu o délce 12 metrů.

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 27: Finanční efekt u 14 metrového autobusu.

Parametr	Náklad na km, uveden v Kč								Úspora celkem v (Kč)
	v 1. roce	ve 2. roce	ve 3. roce	ve 4. roce	v 5. roce	v 6. roce	v 7. roce	v 8. roce	
Nový BUS v délce do 14 metrů - leasing.	19,00	19,67	20,35	21,07	21,80	22,57	14,57	15,73	650 825
Najeto km	120 306	240 612	360 918	481 224	601 530	721 836	791 836	861 836	
<b>Úspora v roce (v Kč)</b>	<b>122 712</b>	<b>42 709</b>	<b>-40 095</b>	<b>-125 797</b>	<b>-214 498</b>	<b>-306 304</b>	<b>656 144</b>	<b>515 954</b>	
Nový BUS v délce do 14 metrů - z vlast. prostředků.	17,22	17,82	18,45	19,09	19,76	20,45	13,68	14,77	2 599 345
Najeto km	120 306	240 612	360 918	481 224	601 530	721 836	842 142	962 448	
<b>Úspora v roce (v Kč)</b>	<b>336 857</b>	<b>264 348</b>	<b>189 302</b>	<b>111 629</b>	<b>31 238</b>	<b>-51 967</b>	<b>762 851</b>	<b>631 197</b>	

Zdroj: vlastní zpracování.



Obrázek 14: Vývoj nákladových km u autobusu o délce 14 metrů.  
Zdroj: vlastní zpracování, zdrojová data v Tab. 20.

## 8.4 Srovnání prodejnosti autobusů v návaznosti na jejich stáří

Obdobně jako na jiných trzích i zde do značné míry ovlivňuje stáří zájezdových autobusů jejich uplatnění a konečná cena, za kterou jsou prodány na finální přepravy. Autobusy jsou dle ustálených zvyklostí řazeny do 5 skupin dle jejich stáří.

Do první skupiny patří autobusy do stáří 2,5 let. Ty jsou nasazovány na tzv. InComingy<sup>20</sup>, nejlukrativnější typy přeprav s nejnáročnější mezinárodní klientelou. Na tomto typu přeprav autobusy nenajezdí mnoho kilometrů, ale jsou nadstandardně ohodnoceny ve výši až 45,- Kč/1km + ostatní poplatky. Vyžaduje se dokonalost, preciznost a profesionální úslužnost. Nejčastější zákazníci jsou bohatí Japonci, Korejci, Rusové nebo Izraelci. Využitelnost autobusu v tomto pracovním režimu je celoroční.

<sup>20</sup> KUNEŠOVÁ, E., B. FÁRKOVÁ. Technika zahraničních zájezdů. 2. vyd. Praha: IDEA SERVIS, 2004. 132 s. ISBN 80-85970-44-9. s. 5.

Do druhé skupiny patří autobusy o stáří mezi 2,5 roky až 5 lety. Nejčastěji se nasazují na tzv. pendly, krátkodobé vysoce objemové přepravy. Typ přepravy např. odjezd v pátek ráno do Chorvatského Splitu a v neděli ráno návrat do ČR, v pondělí odjezd do španělské Barcelony s návratem ve čtvrtek večer. Autobus v krátkém čase ujede mnoho tisíc kilometrů (cca 6,5 tis. km), ale za nižší kilometrovou sazbu (35,- Kč / 1km + ostatní poplatky) než v případě In Commingů. Využitelnost autobusů v tomto režimu je cca 5 měsíců, v ostatních měsících jsou nasazovány na jiné typy přeprav ze skupin 3, 4 a 5.

Do třetí skupiny patří autobusy stáří mezi 5 až 8 lety. V sezóně jsou výjimečně nasazovány na pendly, ale většinou jezdí tzv. „poznávačky“. Jedná se o vícedenní přepravy s jednou skupinou. Typický poznávací zájezd vypadá takto. Odjezd z výchozího místa, ujetí cca 350 km, prohlídka destinace, ubytování, večeře, snídaně a přejezd do nové destinace. V tomto režimu se autobus pohybuje od 7 do 11 dní. Za tuto dobu mnoho kilometrů nenajede. Tuto práci vykonává cca 6 měsíců v roce, ve výjimečných případech je nasazován na práci ze skupiny 2. Po zbytek roku se nasazuje na práci ze skupin 4 a 5.

Do čtvrté skupiny jsou zařazeny autobusy ve stáří mezi 8 a 12 lety. Pokud je autobus u dobrého majitele, tak jej lze nasadit nárazově na práce ze skupin 2 a 3, ale po většinu roku jezdí po Čechách a vozí turisty mezi hrady a zámky. Jeho využitelnost je omezená, mnohdy nepřesahuje 7 měsíců v roce.

Do páté skupiny patří autobusy starší 12 let. Většinou jsou nasazovány na lokální přepravy s nízkým kilometrovým oběhem. Nejčastěji jsou využívány pro potřeby škol, školek, zájmových klubů apod. Jejich využití je takřka celoroční, ale za minimální kilometrovou sazbu, která se mnohdy nedostane ani nad 25,- Kč/1 km.

Zde je důležité zmínit, že výše uvedené členění je orientační. Zájezdová doprava je velmi cyklická oblast podnikání. V některých částech roku je značný převis poptávky po autobusech a některých částech roku práce pro autobusy není. V těchto extrémních časech se stává, že se ve vyšší skupině přeprav objeví autobus z kvalitativně nižší skupiny a nebo, že se v nižší skupině přeprav objeví autobus z vyšší skupiny. Tento jev nastává ve špičce zájezdové dopravy tj. od června do poloviny září. V tento čas jsou na vyšší typy přeprav nasazovány horší typy autobusů a naprosto opačný efekt nastává od prosince do února, kdy jsou na horší dopravní výkony nasazovány výrazně lepší typy autobusů.



Tento jev je způsoben snahou dopravců o alespoň nějaké tržby, které by pokryly celé variabilní náklady a z části i fixní.

Pro názornost jsou výše popsané stavy zachyceny v jednoduché matici.

**Tab. 28: Matice uplatnění autobusů dle jejich stáří**

Typy přeprav	InComing	Pendly	Poznávací zájezdy	Výlety v rámci ČR	Lokální výlety
Cena za 1 km	45 Kč	35 Kč	31 Kč	28 Kč	25 Kč
Stáří autobusů					
0 - 2,5	X				
2,5 - 5		X			
5 - 8			X		
8 - 12				X	
12 a více					X

Zdroj: vlastní zpracování.

## **9 Porovnání nákladů s vybranými dopravci v rámci zájezdové dopravy**

Pro porovnání autor vybral jednoho velmi silného a vlivného hráče na poli zájezdové dopravy a jednoho malého lokálního dopravce, který se snaží přežít a některé činnosti nedělá v souladu s platnou legislativou. Z důvodu silné konkurence a zachování obchodního tajemství bude autor nazývat jednotlivé dopravce jako dopravce A a dopravce B, (doprovce B je malý lokální).

### **9.1 Stručná charakteristika dopravce A**

V současné době tento dopravce disponuje cca 400 autobusy. Jeho působnost zasahuje do 4 krajů, mimo jiné i do Libereckého. Svým zaměřením je širokospektrální. Počínaje provozováním městské dopravy, přes dopravu pro krajské úřady až po zájezdovou dopravu. Svým charakterem pokrývá veškeré typy přeprav v rámci celého roku. Navíc vzhledem k pravidelné obnově vozového parku obsluhuje i tzv. InComingy, nejlukrativnější typy přeprav. Je vlastněn zahraničními vlastníky a jeho roční obrát se pohybuje na hranici nebo již za hranic 1 miliardy českých korun.

### **9.2 Stručná charakteristika dopravce B**

Jedná se o malou rodinnou firmu, která vlastní pouze 3 autobusy. Na lokálním trhu působí od roku 1991 a je úzce spjata s cestovní kanceláří, která patří manželce majitele dopravy. V letní sezóně jsou autobusy nasazovány na pendly mezi Libercem a Omišem (Chorvatsko). Po skončení hlavní sezóny jsou autobusy nasazeny na poznávací zájezdy do městských metropolí, jako jsou Londýn, Paříž, Řím a Varšava. Koncem roku s příchodem adventních svátků vyrazí na adventní trhy do Vídně, Buzenu, Norimberku a Drážďan.

### 9.3 Výběr zájezdů, u kterých budou porovnány náklady

Po obsáhlém výběru autor stanovil tři zájezdy, které dopravně obsluhují všichni tři dopravci, jak DPMLJ, tak dopravce A a dopravce B. Na přepravy byly nasazeny autobusy se shodnými parametry tj. o délce 14 metrů a obsaditelností 57 míst. Ani jeden z dotázaných dopravců nebyl ochoten sdělit rozklad základní sazby na 1 km. Dle jejich tvrzení se jedná o důvěrné informace, ze kterých by konkurence mohla těžit a využít je ve svůj prospěch.

Vybrané přepravy: do italského Caorle, chorvatské Omiše a španělské Oropesy del Mar.

#### CAORLE

Vzdálenost z Liberce do Caorle a zpět je 1 760 km, doba jízdy jedním směrem je cca 12 hodin. K uskutečnění přepravy jsou zapotřebí dva řidiči.

*Tab. 29: Porovnání nákladů jednotlivých dopravců do Caorle*

Parametr	DPMLJ, a.s.	Dopravce A	Dopravce B
Základní sazba na 1 km (v Kč)	29,00	30,00	27,00
Počet ujetých km (v Kč)	1 760,00	1 760,00	1 760,00
Cena za holé km (v Kč)	51 040,00	52 800,00	47 520,00
Čekání 15 hodin (v Kč)	2 550,00	2 700,00	2 400,00
Stravné pro 2 řidiče (v Kč)	2 295,00	2 907,00	1 887,00
Mýto v ČR (v Kč)	220,00	220,00	220,00
Mýto v Rakousku (v Kč)	2 500,00	2 500,00	2 500,00
Mýto v Itálii (v Kč)	500,00	500,00	500,00
Poplatek Rakousko (v Kč)	2 700,00	2 700,00	2 700,00
Cena celkem před slevou (v Kč)	61 805,00	64 327,00	57 727,00
Sleva (v %)	15,00	17,50	15,0
<b>Cena po slevě (v Kč)</b>	<b>52 534,25</b>	<b>53 069,78</b>	<b>49 067,95</b>

Zdroj: vlastní zpracování.



Obrázek 15: Letovisko Caorle – Itálie.

Zdroj: In: *Motonave Caorle*. [online]. Caorle: Motonave Caorle, 2013 [vid. 01-05-2013].

Dostupné z: <http://www.motonavecaorle.com/>

## Makarská

Vzdálenost z Liberce do Makarské a zpět je 2 486 km, doba jízdy jedním směrem je cca 15 hodin. K uskutečnění přepravy jsou zapotřebí dva řidiči.

Tab. 30: Porovnání nákladů jednotlivých dopravců do Makarské

Parametr	DPMLJ, a.s.	Dopravce A	Dopravce B
Základní sazba na 1 km (v Kč)	27,50	30,00	25,00
Počet ujetých km (v Kč)	2 486,00	2 486,00	2 486,00
Cena za holé km (v Kč)	68 365,00	74 580,00	62 150,00
Čekání 15 hodin (v Kč)	2 550,00	2 700,00	2 400,00
Stravné pro 2 řidiče (v Kč)	2 805,00	3 315,00	2 040,00
Mýto v ČR (v Kč)	220,00	220,00	220,00
Mýto v Rakousku (v Kč)	2 500,00	2 500,00	2 500,00
Mýto v Slovinsko (v Kč)	500,00	500,00	500,00
Mýto v Chorvatsko (v Kč)	4 000,00	4 000,00	4 000,00
Poplatek Rakousko (v Kč)	2 170,00	2 170,00	2 170,00
Ccena celkem před slevou (v Kč)	83 110,00	89 985,00	75 980,00
Sleva (v %)	20,00	23,00	16,00
<b>Cena po slevě (v Kč)</b>	<b>66 488,00</b>	<b>69 288,45</b>	<b>63 823,20</b>

Zdroj: vlastní zpracování.



*Obrázek 16: Makarská riviéra – Chorvatsko*

Zdroj: In: Franko Sapunarić. [online]. Podgora: Franko Sapunarić, 2013 [vid. 01-05-2013].

Dostupné z: <http://www.makarska-rivijeraapartment.com/>

## Oropesa del Mar

Vzdálenost z Liberce do Oropesy del Mar a zpět je 4 350 km, doba jízdy jedním směrem je cca 24 hodin. K uskutečnění přepravy jsou zapotřebí tři řidiči.

**Tab. 31: Porovnání nákladů jednotlivých dopravců do Oropesy del Mar**

Parametr	DPMLJ, a.s.	Dopravce A	Dopravce B
Základní sazba na 1 km (v Kč)	28,00	30,00	27,00
Počet ujetých km (v Kč)	4 350,00	4 350,00	4 350,00
Cena za holé km (v Kč)	121 800,00	130 500,00	117 450,00
Čekání 15 hodin (v Kč)	5 100,00	5 100,00	5 100,00
Stravné pro 3 řidiče (v Kč)	4 207,50	4 972,50	3 060,00
Mýto v ČR (v Kč)	220,00	220,00	220,00
DPH v SRN (v Kč)	2 850,00	2 850,00	2 850,00
Dálniční poplatky ve Francii (v Kč)	7 000,00	7 000,00	7 000,00
Dálniční poplatky ve Španělsku (v Kč)	2 300,00	2 300,00	2 300,00
Cena celkem před slevou (v Kč)	143 477,50	152 942,50	137 980,00
Sleva	20,00	20,00	20,00
<b>Cena po slevě (v Kč)</b>	<b>114 782,00</b>	<b>122 354,00</b>	<b>110 384,00</b>

Zdroj: vlastní zpracování.



Obrázek 17: Letovisko Oropesa del mar – Španělsko

Zdroj: In: *Spain Info*. [online]. Madrid: Spain Info, 2013 [vid. 01-05-2013].

Dostupné z: [http://www.spain.info/es/disfruta/en\\_el\\_mar/costas/costa\\_del\\_azahar.html](http://www.spain.info/es/disfruta/en_el_mar/costas/costa_del_azahar.html)

Z výše uvedených tabulek vyplývá, že ani jedna společnost nerealizuje své přepravy za prvotně deklarované ceny. Pokud chtějí uspět v tvrdém konkurenčním boji, tak vždy musí cenu upravit tak, aby byla pro koncového zákazníka atraktivní. U velkých dopravců může jít o marketingovou snahu jak zvýšit ceny přeprav na trhu. Doufají, že ostatní jejich ceny znají a věří, že se přizpůsobí jejich cenové politice. To se však evidentně neděje.

Nejnižší cenu vždy nabízí malý dopravce B, který má velmi malý režijní aparát a na rozdíl od velkých dopravců si mnohé přepravy odjede sám bez nutnosti zaměstnat jiného řidiče. V tomto případě platí, že mzda řidiče není náklad podnikatele, ale jeho zisk. Navíc na rozdíl od velkých dopravců nedrží stálý počet řidičů, ale najímá si je jen na sezónu nebo dle potřeby. Vzhledem k těmto skutečnostem se může odchýlit od legislativní praxe. Jako jeden z příkladů může posloužit výplata peněz za odejetí konkrétního zájezdu za předem stanovenou cenu bez ohledu na počet odpracovaných hodin a vyplacených diet. O dodržování režimu osádek můžeme pouze spekulovat. Rozdíl ve mzdách může mezi dopravci dosahovat až 40 % ve prospěch malodopravce.

Velcí autodopravci, jako DPMLJ, a.s. a dopravce A mají vyšší režii a související náklady. Všechny úkony ve všech oblastech podnikání musí mít v naprostém pořádku, a to v celkovém součtu znamená, že jejich služby jsou dražší než služby malého dopravce. Na rozdíl od něj však poskytují vysoký standard služeb a široký výběr vozidel, která jsou navíc jištěna rezervou. Takto se nemůže stát, že by v plné sezóně při výpadku techniky



neodjeli dohodnutou přepravu. Tento jev je naopak velmi častý u malých dopravců, kteří žádnými zálohami nedisponují. V případě zásadní poruchy techniky nejsou schopni dostát svým závazkům a ti slušnější to řeší formou spedičních služeb, ti méně slušní pouze oznámí, že techniku nepřistaví.

Tato skutečnost je podložena dosaženými cenami, za které jednotlivé společnosti odjely výše uvedené přepravy. Nejlepších cen dosáhl dopravce A, na druhém místě skončil DPMLJ, a.s. a na třetím místě dopravce B. Zde je vidět, že dopravce A je na trhu již velmi dlouhou dobu a že zákazníci jsou ochotni si za komfort a spolehlivost připlatit. Z tohoto pohledu DPMLJ, a.s. nedopadlo vůbec špatně, protože po dvou letech působení na tomto trhu na dopravce A příliš neztrácí.

## 10 Návrh a doporučení na snížení nákladů v zájezdové dopravě

Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. by měl změnit způsob pořizování zájezdové techniky. Měl by zcela opustit zavedenou praxi v nákupu starší techniky a měl by se orientovat jen na nákup nové techniky, a to výhradně z vlastních prostředků respektive z bankovního úvěru.

Leasingové nákupy by již více realizovat neměl. Jak bylo uvedeno v tabulkách 27 a 28, u finančních leasingů firma tržít o mnoho set tisíc méně, protože velkou část odevzdává leasingové společnosti a navíc technika není v jejím vlastnictví.

S nákupem nové techniky se dostaví synergické efekty v podobě nižšího mýta, nižší silniční daně, nižší spotřeby pohonných hmot, nižších nákladech na údržby a opravy a hlavně se výrazně zvýší tržby ze strany objednatelů a poptávka po této technice. Nová dopravní technika může v roce absolvovat mnohem více přeprav za mnohem vyšší ceny. Z obrázků č. 13 a 14 plyne, že by dopravce neměl provozovat dopravní techniku starší 10 let a měl by si pevně stanovit plán obnovy dopravní techniky.

Další podstatný aspekt autor vidí v ekologizaci dopravy a v přínosu pro životní prostředí. Ekologicky nešetrné autobusy mají již dnes zákaz vjezdu do mnoha evropských měst a tento trend se již dostává i do měst v rámci ČR.



## Seznam literatury

### Citace

1. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
2. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
3. EISLER, J. *Ekonomika opravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
4. EISLER, J. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Oeconomia, 2011. 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9.
5. KYNCL, J. *Podnikání v silniční dopravě*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5.
6. KYNCL, J. *Podnikání v silniční dopravě*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5.
7. KYNCL, J. *Podnikání v silniční dopravě*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5.
8. ANONYM. INTERBUS. In. *www.prodopravce.cz*. Česmad Bohemia, 2013. [vid. 15-03-2013]. Dostupné z: <http://www.prodopravce.cz/clanek-i5809-2-1.php>
9. KYNCL, J. *Podnikání v silniční dopravě*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. ,169 s. ISBN 80-7169-743-5.
10. KYNCL, J. *Podnikání v silniční dopravě*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5.
11. KYNCL, J. *Podnikání v silniční dopravě*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5.

12. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
13. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
14. KORÁB, V., J. PETERKA a M. REŽŇÁKOVÁ. *Podnikatelský plán*. 1. vyd. Brno: Computer press, 2008. 207 s. ISBN 978-80-251-1605-0.
15. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
16. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
17. KUNEŠOVÁ, E., B. FÁRKOVÁ. *Technika zahraničních zájezdů*. 2. vyd. Praha: IDEA SERVIS, 2004. 132 s. ISBN 80-85970-44-9.
18. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
19. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
20. KUNEŠOVÁ, E., B. FÁRKOVÁ. *Technika zahraničních zájezdů*. 2. vyd. Praha: IDEA SERVIS, 2004. 132 s. ISBN 80-85970-44-9.

## **Bibliografie**

- EISLER, J. *Ekonomika opravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vyd. Praha: Oeconomia, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
- COWIE, J., STEPHEN, I., *The Economics of Transport*. 1. vyd. OXON: Routledge, 2010. 400 s. 0-203-87410-2.

EISLER, J. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Oeconomia, 2011. 580 s. ISBN 978-80-245-1759-9.

KUNEŠOVÁ, E., B. FÁRKOVÁ. *Technika zahraničních zájezdů*. 2. vyd. Praha: IDEA SERVIS, 2004. 132 s. ISBN 80-85970-44-9.

KYNCL, J. *Podnikání v silniční dopravě*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5.

KNAPKOVÁ, A., D. PAVELKOVÁ. *Finanční analýza*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010. 208 s. ISBN 978-80-247-3349-4.

JÁČOVÁ, H., M. ORTOVÁ. *Finanční řízení podnikův příkladech*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s. 2011. 144 s. ISBN 978-80-7357-724-7.

KORÁB, V., J. PETERKA a M. REŽŇÁKOVÁ. *Podnikatelský plán*. 1. vyd. Brno: Computer press, 2008. 207 s. ISBN 978-80-251-1605-0.

SVOZILOVÁ, A. *Projektový menegement*. 2. vyd. Praha: Grada Publishing, 2011. 392 s. ISBN 978-80-247-3611-2.

SYNEK, M., a kol. *Podniková ekonomika*. 4. vyd. Praha: C. H. Beck, 2006. 473 s. ISBN 80-7179-892-4.

NÝVLTOVÁ, R., a P. MARINIČ. *Finanční řízení podniku*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010. 208 s. ISBN 978-80-247-3158-2.

ČSN ISO 690:2010 *Informace a dokumentace – Pravidla pro bibliografické odkazy a citace informačních zdrojů*. 1. vyd. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011. 40 s. Třídící znak 01 0197.

ČSN ISO 7144:1986. *Dokumentace – Formální úprava disertací a podobných dokumentů*. 1. vyd. Praha: Český normalizační institut, 1997-03-01. 21 s. Třídící znak 01 0161.

Česko. Zákon č. 65 ze dne 30. června 1965 Zákoník práce In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1965, částka 32, s. 357. Dostupné také z: <http://www.mvcr.cz/soubor/sb033-09-pdf.aspx>

Evropa. Nařízení rady č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 1985, částka 370, s. 8. ISSN ANONYM. Dostupné také z: <http://eur-lex.europa.eu>

Evropa. Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. In: *Úřední věstník Evropské unie*. [online]. c2006 [cit. 2006-02-02]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu>

Evropa. Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. In: *Úřední věstník Evropské unie*. [online]. c2007 [cit. 2009-03-25]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu>

Evropa. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června 2000 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství. In: *Úřední věstník Evropské unie*. [online]. c2000 [cit. 2000-08-10]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu>

Česko. Zákon č. 262 ze dne 21. dubna 2006 Zákoník práce In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, částka 84, s. 3147. ISSN 1211-1244. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Vyhláška č. 478 ze dne 14. prosince 2000, kterou se provádí zákon o silniční dopravě In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 138, s. 7565. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Vyhláška č. 104 ze dne 23. dubna 1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 36, s. 2086. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Vyhláška č. 30 ze dne 10. ledna 2001, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 11, s. 522. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Vyhláška č. 341 ze dne 11. července 2002 o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2002, částka 123, s. 7146. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Vyhláška č. 243 ze dne 29. června 2001 o registraci vozidel In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 92, s. 5158. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Zákon č. 168 ze dne 13. července 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla) In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 57, s. 3158. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Vyhláška č. 205 ze dne 15. září 1999, kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla) In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 71, s. 3594. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Zákon č. 200 ze dne 17. května 1990 o přestupcích In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35, s. 810. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Zákon č. 247 ze dne 30. června 2000 o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73, s. 3528. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Vyhláška č. 167 ze dne 19. dubna 2002, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2002, částka 70, s. 3510. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Vyhláška č. 156 ze dne 28. dubna 2008, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001

Sb. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 48, s. 1994. ISSN 1211-1244. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Vyhláška č. 277 ze dne 26. dubna 2004 o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel) In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 89, s. 5811. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

Česko. Zákon č. 185 ze dne 15. května 2001 o odpadech a o změně některých dalších zákonů In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 71, s. 4074. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>

## **Seznam příloh**

Příloha A: Rozdíl mezi nařízením ES č. 561/2006/ES a zákona č. 589/2006

Příloha B: Přehled zájezdové techniky DPMLJ, a.s. od roku 2000 do 2011

Příloha C: Vzor výpisu z živnostenského rejstříku

Příloha D: Licence pro mezinárodní přepravu

Příloha E: Záznamová zařízení

Příloha F: Osvědčení o odborné způsobilosti

Příloha G: Organizační struktura DPMLJ, a.s. k 31. 12. 2011



## Příloha A: Rozdíl mezi nařízením ES č. 561/2006/ES a zákona č. 589/2006

*Tab. A: Rozdíl mezi nařízením ES č. 561/2006/ES a zákona č. 589/2006*

Pracovní režim	Nařízení ES č. 561/2006	Zákon č. 589/2006	Parametr
Přestávka v řízení	45 minut	45 minut	shodné
	Lze rozdělit na více částí, žádná z nich ale nesmí být kratší jak 15 min	Lze rozdělit na maximálně dvě části, z nichž první část může být 15 minutová a druhá část minimálně 30 minutová.	rozdílné
Denní doba řízení	13 hodin v době od 5:00 - 22:00 hodin	9 hodin	rozdílné
	10 hodin v době od 22:00 – 5:00 hodin	2x v týdnu 10 hodin	rozdílné
Denní doba odpočinku	Řádná 11 hodin (9 hodin + 3 hodiny)	Řádná 11 hodin (9 hodin + 3 hodiny)	shodné
	Zkrácená 9 hodin	Zkrácená 9 hodin	shodné
Týdenní doba řízení	V průměru 48 hodin	V průměru 45 hodin	rozdílné
	Prodloužit na 60 hodin	Prodloužit na 56 hodin	rozdílné
Týdenní doba odpočinku	Řádná 45 hodin	Řádná 45 hodin	shodné
	Zkrácená 24 hodin	Zkrácená 24 hodin	shodné

Zdroj: vlastní zpracování.

## Příloha B: Přehled zájezdové techniky DPMLJ, a.s. od roku 2000 do 2011

*Tab. B: Přehled zájezdové techniky DPMLJ, a.s. od roku 2000 do 2011*

Ev. č.	Značka BUSu	Typ	Délka (v m)	Rok výroby	Rok pořízení/ prodej	Emise EURO	poč. sed.	Výbava	Ujeto (v mil. km)	Způsob pořízení	Cena techniky (v mil.)
485	MAN	Lions Top Coach	14	2001	2011	III (*)	55	kávovar, lednice, DVD, WC, klima, ložnice, 220V, mikrovlnka	1	Vlastní zdroje	1,2 Kč
486	VDL BOVA	Magiq	14	2005	2011	III (*)	56	kávovar, lednice, DVD, WC, klima, ložnice,	1,5	Leasing	0,089 €
487	VDL BOVA	Futura	14	2005	2011	III (*)	55	kávovar, lednice, DVD, WC, klima, ložnice, 220V, kuchyňku	0,5	Leasing	0,088 €
488	Mercedes Benz	Sprinter 416	7,5	2001	2011	II	19	klimatizace	0,36	Vlastní zdroje	0,35 Kč
489	VDL BOVA	Futura	12	1998	2009 2011	II	49	kávovar, lednice, VHS, WC, klima. Ložnice, kuchyňku	1,2	Leasing	1,15 Kč
493	SOR	C 9,5	9,5	2000	2000 2011	II	21	nic	0,3	Vlastní zdroje	3,33 Kč
497	Karosa	734	11	1992	2008 2011	0	45	nic	0,3	Vlastní zdroje	0,055 Kč
498	Karosa	734	11	1990	2008	0	45	nic	0,3	Vlastní zdroje	0,055 Kč
499	Karosa	735	11	1989	2008	0	45	nic	0,3	Vlastní zdroje	0,055 Kč

Zdroj: vlastní zpracování.

## Příloha C: Vzor výpisu z živnostenského rejstříku



Městský úřad Uherský Brod  
odbor obecního živnostenského úřadu  
688 01 Uherský Brod, Masarykovo nám. 100

Č. j.: OZU/1195/08/Kr/2  
Vaše značka:

### Výpis z živnostenského rejstříku

Veřejná část

---

Jméno a příjmení:	Ladislav Hasoň
Občanství:	Česká republika
Bydliště:	Maršovská 2235, 688 01, Uherský Brod
Identifikační číslo:	13697757
Místo podnikání:	Maršovská 2235, 688 01, Uherský Brod

---

#### Živnostenské oprávnění č. 1

Předmět podnikání:	Provádění staveb, jejich změn a odstraňování (dle přechodných ustanovení zákona č. 130/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 455/1991 Sb.)
Druh živnosti:	Ohlašovací vázaná
Vznik živnostenského oprávnění:	28.09.1992
Zahájení provozování živnosti:	28.09.1992
Doba platnosti oprávnění:	na dobu neurčitou

---

#### Živnostenské oprávnění č. 2

Předmět podnikání:	Silniční motorová doprava nákladní vnitrostátní - provozovaná vozidly do 3,5 tuny celkové hmotnosti - provozovaná vozidly nad 3,5 tuny celkové hmotnosti
Druh živnosti:	Koncesovaná
Vznik živnostenského oprávnění:	01.09.2004
Zahájení provozování živnosti:	01.09.2004
Doba platnosti oprávnění:	na dobu určitou do 25.08.2014
Přerušení provozování živnosti oznámené podnikatelem:	od 09.08.2007

---

#### Živnostenské oprávnění č. 3

Předmět podnikání:	Výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona (dle přechodných ustanovení zákona č. 130/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 455/1991 Sb.)
Obory činnosti:	Zprostředkování obchodu a služeb Velkoobchod a maloobchod Ubytovací služby Realitní činnost, správa a údržba nemovitostí Pronájem a půjčování věcí movitých

## Příloha D: Licence pro mezinárodní přepravu

**Evropské společenství**

**CZ**<sup>1)</sup>

**HLAVNÍ MĚSTO PRAHA**  
**MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**  
Odbor dopravy

**LICENCE č. 004824**


**pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy**  
**prováděnou pro cizí potřeby**

Držitel této licence<sup>2)</sup> **Petr Rejha - Individualtour**  
**Bínova 533/10**  
**182 00 Praha 8**

je oprávněn provádět mezinárodní silniční osobní přepravu pro cizí potřeby na území Společenství ve shodě s podmínkami stanovenými nařízením Rady (EHS) č. 684/92 ze dne 16. března 1992 ve znění nařízení (ES) č. 11/98 a v souladu se základními ustanoveními této licence.

Zvláštní poznámky:

Tato licence platí od **1.5.2009** do **1.5.2014**  
Vydáno v **Praze** dne **2.3.2009**



1) Mezinárodní poznávací značky států:  
(A) Rakousko, (B) Belgie, (CY) Kypr, (CZ) Česká republika, (D) Německo, (DK) Dánsko, (E) Španělsko, (EST) Estonsko,  
(F) Francie, (FIN) Finsko, (GR) Řecko, (H) Maďarsko, (I) Itálie, (IRL) Irsko, (L) Lucembursko, (LT) Litva, (LV) Lotyšsko,  
(M) Malta, (NL) Nizozemí, (P) Portugalsko, (PL) Polsko, (S) Švédsko, (SK) Slovensko, (SL) Slovinsko, (UK) Spojené království.

2) Jméno a příjmení (obchodní firma) a úplná adresa (sídlí) dopravce.

3) Podpis a razítko vydávajícího orgánu.

Zdroj: <http://www.individualtour.cz/>

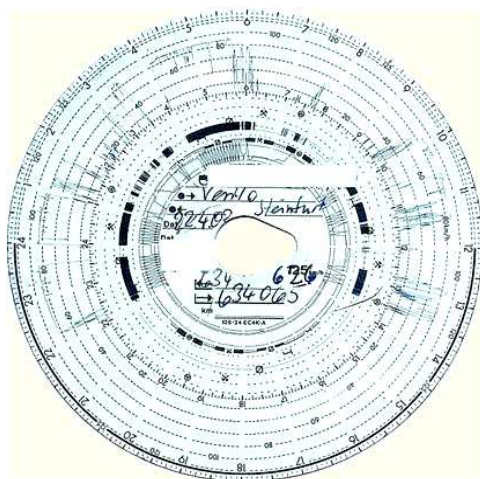
## Příloha E: Záznamová zařízení

Analogová záznamová zařízení byla osazována do června 2006 včetně.



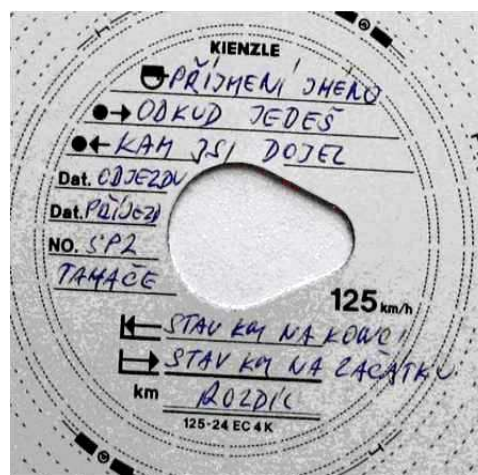
Obrázek: Analogový tachograf

Zdroj: Internet - <http://www.tachoparts.pl/>



Obrázek: Papírové kolečko do analogového tachografu

Zdroj: vlastní zpracování.



Digitální záznamová zařízení jsou instalována od července 2006 včetně.





## Příloha F: Osvědčení o odborné způsobilosti

**Evropské společenství**

CZ <sup>(1)</sup>	Krajský úřad <sup>(2)</sup> Libereckého kraje
-------------------	--

**OSVĚDČENÍ O ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K PROVOZOVÁNÍ SILNIČNÍ  
~~NÁKLADNÍ~~/OSOBNÍ DOPRAVY<sup>(3)</sup>**

č. 013109

My Krajský úřad Libereckého kraje

potvrzujeme, že <sup>(4)</sup> Wasserbauer Petr, Ing.

narozen(a) dne 27.09.1943 v Pardubicích

složil(a) zkoušku (rok: 2011; období: 9.5.2011)<sup>(5)</sup> požadovanou za účelem udělení osvědčení o odborné způsobilosti k provozování silniční ~~nákladní~~/osobní dopravy<sup>(3)</sup> v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě <sup>(6)</sup>.

Toto osvědčení je dostatečným důkazem odborné způsobilosti ve smyslu článku 21 nařízení (ES) č. 1071/2009.

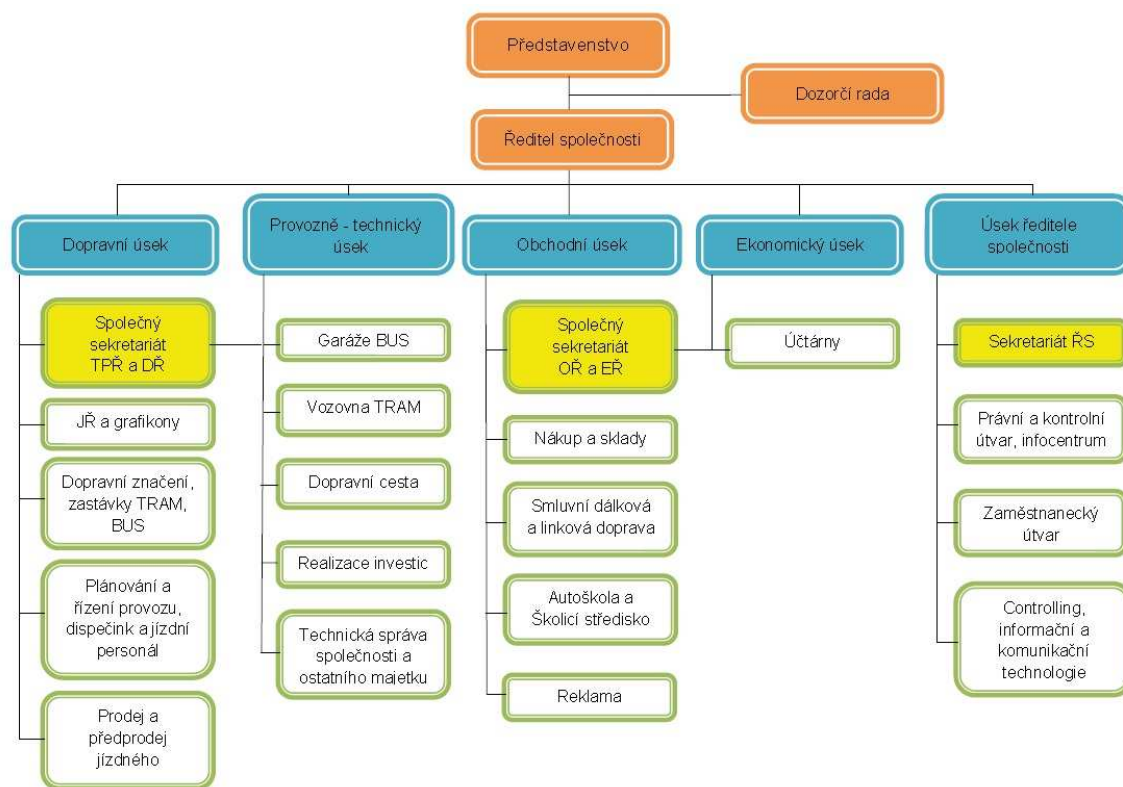
V Liberci, dne 18.07.2012 <sup>(7)</sup>



<sup>(1)</sup> Rozlišovací značky členských států: (B) Belgie, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Německo, (EST) Estonsko, (IRL) Irsko, (GR) Řecko, (E) Španělsko, (F) Francie, (I) Itálie, (CY) Kypr, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (L) Lucembursko, (H) Maďarsko, (MT) Malta, (NL) Nizozemsko, (A) Rakousko, (PL) Polsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SLO) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Finsko, (S) Švédsko, (UK) Spojené království.  
<sup>(2)</sup> Organ nebo subjekt předem určený každým členským státem Evropského společenství k vydávání tohoto potvrzení.  
<sup>(3)</sup> Nehodící se škrtněte.  
<sup>(4)</sup> Příjmení a jméno; místo a datum narození.  
<sup>(5)</sup> Identifikace zkoušky.  
<sup>(6)</sup> Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51.  
<sup>(7)</sup> Razítko a podpis oprávněného orgánu nebo subjektu vydávajícího osvědčení.

Zdroj: Ing. Petr Wasserbauer

## Příloha G: Organizační struktura DPMLJ, a.s. k 31. 12. 2011



Zdroj: Výroční zpráva DPMLJ, a.s. za rok 2011